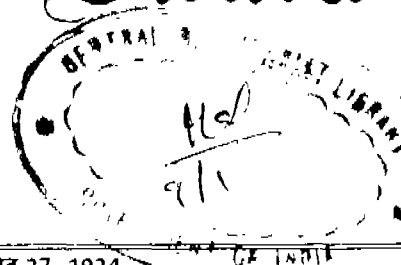




भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 190]
No. 190]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 18, 2002/भाद्र 27, 1924
NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 18, 2002/BHADRA 27, 1924

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 18 सितम्बर, 2002

— सं. टीएमपी/37/2002-एमओपीटी. — महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुरुगाव पत्तन न्यास के दरों के सामान्य संशोधन से संबंधित इसके प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

(मामला सं० टीएमपी/37/2002- एमओपीटी)

मुरुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(अगरत, 2002 के 27वें दिन पारित किया गया)

— यह मामला मुरुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से इसके दरों के मान (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एमओपीटी ने दरों के मान के व्यापक संशोधन का प्रस्ताव करने के लिए निम्नलिखित कारण दिए हैं :-

(i) विभिन्न मुख्य कार्यकलापों के संबंध में प्रशुल्क का पिछला संशोधन नीचे यथा इंगित किया गया था :-

क्र.सं.	मुख्य कार्यकलाप	प्रभारों का संक्षिप्त व्यौरा	से प्रभावी संशोधन
1	2	3	4
1.	(क) कार्गो प्रहस्तन और भंडारण	(1) सामान्य कार्गो, पीओएल पर घाटशुल्क, विविध प्रभार	अक्टूबर, 1998

1	2	3	4
		(2) बर्थ सं० ९ (एमओएचपी) में लौह अयस्क का प्रहस्तन प्रभार और भांडागारण तथा भांडारण प्रभार	जून, 2000
	(ख) कार्गो प्रहस्तन श्रमिक प्रभार	प्रतिशतता लेवी का प्रति टन दर में योजितकीकरण	जुलाई, 2001
2.	नौवहन के लिए पत्तन और गोदी सुविधाएं	पत्तन देयता, पायलिटैज, अंतरण प्रभार और बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार, पोतों को जलापूर्ति के लिए प्रभार	सितम्बर, 2001
3.	संपदा किराया	पत्तन और टटमूमि पर लाइसेंस फीस, शेड किराया, खुले भूखण्ड पर किराया आदि	जून, 2000
4.	रेलवे कार्य	ट्रक वैगनों पर कर्षण, शट-आऊट प्रभार, सेल संस्थापनाओं के भीतर और बाहर शंटिंग	जून, 2001

- (ii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने निर्देश दिया है कि उपरोक्त आदेशों की वैधता को जून, 2002 में नियत कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के आसन्न संशोधन के साथ सह-समाप्त बनाया जाए ।
- (iii) मजदूरी और पेंशन में समग्र वृद्धि के कारण आय और व्यय के बीच अंतर समाप्त करना ।
- (iv) लागत वसूली सिद्धांत का अनुप्रयोग करते हुए प्रत्येक खण्ड से प्रचालन की बढ़ती हुई लागत वसूल करना ।
- (v) वैश्विक रूप से प्रतिस्पर्धी बने रहने के लिए पत्तन के आधारभूत ढांचे की स्थापना और अद्यतन बनाने के लिए बढ़ती हुई आवश्यकताएं पूरी करने के लिए पर्याप्त अधिशेष उत्पन्न करना ।
- (vi) सक्षम और लागत-प्रभावी सेवा प्रदान करना और पेंशन निधि में अनिवार्य विनियोजन करना ।

2.2 (i) यह प्रस्ताव एमओपीटी के न्यासी मंडल द्वारा दिनांक 11 मार्च, 2002 को उनकी विशेष बैठक में निम्नानुसार अनुमोदित किया गया था :-

क्र.सं.	सेवा/उप-कार्यकलाप का नाम	लागत विवरण के अनुसार अपेक्षित प्रतिशतता	प्रस्तावित प्रतिशतता वृद्धि
1.	2.	3.	4.
I.	कार्गो प्रहस्तन और भांडारण	25%	25%
(क)	अयस्क प्रहस्तन कार्यकलाप	17%	
(ख)	सामान्य कार्गो और अयस्क	139%	
(ग)	भांडागारण	419%	
(घ)	पीओएल 85%+	—	
II.	पत्तन और गोदी सुविधाएं	58%	50%
(क)	बर्थिंग और बांधना 27%+	—	
(ख)	पायलिटैज और कर्षण	82%	
(ग)	पत्तन सेवाएं	191%	
(घ)	नौवहन को जलापूर्ति	556%	

1	2	3	4
III.	रेलवे प्रभार	71%	50%
IV.	संपदा किराया 3%+	—	—
V.	कार्गो प्रहस्तन श्रमिक प्रभार	19%	19%

(ii) प्रतिशतता वृद्धि केवल मुख्य कार्यकलापों में प्रस्तावित है, प्रत्येक सेवा के लिए नहीं, क्योंकि प्रत्येक कार्यकलाप के अधीन वृद्धि की अपेक्षित दर 17% से 556% तक होती है और अन्य महापत्तन भी केवल मुख्य कार्यकलाप आधार पर ही प्रशुल्क का संशोधन करने जा रहे हैं ।

(iii) दरों के सामान्य संशोधन के अतिरिक्त, निम्नलिखित परिवर्तन प्रस्तावित हैं :-

- (क) पॉयलट प्रभार को रद्द करने की सीमा व्यापक की जाती है ।
- (ख) तरंग-रोध के पश्चिम में यानान्तरकों पर दोहरा बैंकिंग प्रभार ।
- (ग) 25,000 जीआरटी और उरारो अधिक के पोतों के संबंध में अंतरण प्रभार ।
- (घ) 1800 जीआरटी तक के लघु थोक वाहकों के संबंध में लांच, मछलीमार ट्रॉलरों आदि के लिए निर्धारित समान दर पर लंगरगाह प्रभार ।
- (ङ) बर्थ किराया के अतिरिक्त 50,000 से 1,00,000 डीडब्ल्यूटी तक के आकार के पोतों पर लागू एकमुश्त लेवी और 1,60,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक आकार के पोतों पर लागू बर्थ किराया प्रभार में 25% की रियायत का बर्थ किराया प्रभार के साथ मिलान किया जाता है ।
- (च) सामान्य दर के 5 गुने पर अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार, अगर कोई पोत बर्थ को कार्गो कार्य पूरा करने के बाद अथवा यातायात प्रबंधक अथवा उप संरक्षक द्वारा बर्थ को खाली करने के नोटिस की समाप्ति, इनमें से जो भी बाद में हो, के 3 घंटे के भीतर बर्थ खाली करने के लिए तैयार नहीं है ।
- (छ) बर्थ सं० 9 पर अनुमत्य 3 घंटे के स्थिरक भार समापन समय के बाद सामान्य दर का 5 गुना दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रभारित किया जाना प्रस्तावित है ।
- (ज) नौका के स्टेशन छोड़ने के बाद जलापूर्ति रद्द करने के लिए रद्दकरण प्रभार, जल नौका के लिए रुकने का प्रभार और नौका द्वारा जलापूर्ति की न्यूनतम आवश्यकता के लिए प्रभार ।
- (झ) 30 टन बोलार्ड पुल तक और 30 टन बोलार्ड पुल से अधिक के लिए दरें प्रस्तावित करके टग के प्रयोग के लिए प्रभारों को युक्तिसंगत बनाया जाता है ।
- (ञ) भूखण्ड कारोबार का स्तर बढ़ाया जाता है, जबकि अनुमत्य छूट की दर वही रखी जाती है ।
- (ट) घूना पत्थर, इस्पात क्राफ्ट, बेन्टोनाइट, मशीनरी बिलेट आदि जैसी 15 मदों के संबंध में कार्गो प्रहस्तन श्रमिक प्रभारों का प्रस्ताव किया जाता है ।
- (ठ) पत्तन के रीच स्टेकर और फ्लोटिला के प्रयोग के लिए किराया प्रभार ।

2.3. एमओपीटी के बोर्ड में न्यासियों की प्रस्ताव पर असहमति देते हुए संगत अवलोकनों का सारांश नीचे दिया गया है:-

- (i) संशोधन प्रस्ताव की पद्धति अनिवार्यतः प्रचालनों की बढ़ी हुई लागत, कर्मचारियों को बढ़ी हुई मजदूरी और वेतन, प्रचालनों की भावी लागत और लगाई गई पूंजी पर आय पर आधारित है । पिछले 4 वर्षों के दौरान पत्तन ने संशोधन की उच्चतर दर प्राप्त करने के लिए अपने प्रचालनों की भावी लागत बढ़ा ली है, जबकि किया गया वास्तविक व्यय पूर्वानुमानित की अपेक्षा कम था ।

मुद्रास्फीति की वार्षिक दर सरकार द्वारा घोषित 2% की तुलना में 10% की दर पर मानी गई है ।

- (ii) पोत-संबद्ध प्रमारों को 50%, तक बढ़ाने का कोई तर्क नहीं है, जब महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा सितम्बर, 2001 में 15% की वृद्धि स्वीकृत की जा चुकी है। इस तथ्य कि क्या व्यापार जगत वैश्विक मंदी के परिप्रेक्ष्य में ऐसी वृद्धि का वहन कर सकता है या नहीं, पर विचार किया गया प्रतीत नहीं होता।
- (iii) पेंशन देयता वर्षों से निर्मित प्रारक्षित निधि से पूरी की जानी चाहिए, क्योंकि पूर्व में पेंशन निधि स्थापित नहीं की गई थी।
- (iv) सेवानिवृत्त हो रहे कर्मचारियों अथवा पेंशनभोगियों को अदा किए गए सीमांत लाभों की काफी एकमुश्त बकाया राशियों को परिशोधित अथवा कई वर्षों में चरणबद्ध रूप से समाप्त करना चाहिए।
- (v) स्थिरक भार समाप्त करने में समय की 5 घंटे से 3 घंटों में कमी पर बोर्ड की बैठक में चर्चा नहीं की गई थी। तीन घंटों के आधिक्य में स्थिरक भार समाप्त करने के एक घंटे के समय पर 8 घंटे (सामान्य बर्थ किराया) का 5 गुना अर्थात् 40 घंटे प्रभार्य होगा, जो बहुत सख्त है, इसलिए 5 घंटे पर ही रखा जाना चाहिए।
- (vi) सीएचएलडी के प्रशुल्क में 18% की वृद्धि इस तथ्य पर विचार करते हुए उचित नहीं है कि नई दरें बनाई और जून, 2001 से प्रभावी की गई हैं। प्रस्तावित वृद्धि पर सीएचएलडी सलाहकार समिति के साथ चर्चा नहीं की गई थी। नई दरों के साथ कई नए कार्गो प्रस्तुत किए गए हैं, जिसके लिए परिकलन का आधार और तरीका ज्ञात नहीं है और आधार नियत करने के लिए जिनपर यूनियन आदि के साथ चर्चा नहीं की जाती।
- मजदूरी और श्रमिकों की लेवी का परिकलन नई भर्ती किए गए श्रमिकों के मूल वेतन पर किया जाना चाहिए था। सेवानिवृत्त/सेवानिवृत्त हो रहे कामगारों पर नहीं, जो लगभग 100% से अधिक है। नए वेतनमानों के आधार पर कामगारों और श्रमिकों को भुगतान करना और भिन्न दर पर पत्तन प्रयोक्ताओं से प्रभारित करना सही नहीं है।
- (vii) सभी लेवी, जो किसी विशिष्ट प्रयोजन के लिए पूर्व में संग्रहित की गई थीं, को प्रयोजन की प्राप्ति अर्थात् मजदूरी संशोधन बकाए के लिए जहाजी कुलियों से संग्रहित 25% अतिरिक्त लेवी, जिसे पूरा एकत्रित किया गया है और वीडिए बकाया के लिए 1.50 रुपए प्रति टन और उपदान आदि के लिए 2 रुपए प्रति टन का भुगतान किया गया है, के बाद समाप्त कर दिया जाना चाहिए। इन लेवियों को सीएचएलडी के नए प्रभार तैयार करते समय छोड़ देना चाहिए था।

2.4. इस पृष्ठभूमि में, एमओपीटी ने इस प्राधिकरण से ऊपर पैरा 2.2 में उल्लिखित प्रस्ताव को अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

3.1. निर्धारित कार्यविधि के अनुसार, प्रस्ताव की प्रतिलिपि विभिन्न संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं और पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को टिप्पणी के लिए अग्रेषित की गई थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

मुरूगाव शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसएए)

- (i) पत्तन के राजस्व में न केवल प्रहस्तन किए गए पोतों की संख्या में वृद्धि से बल्कि बड़े आकार वाले पोतों के यातायात में वृद्धि और सितम्बर, 2001 में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा पोत-संबद्ध यातायात में लागू 15% की वृद्धि से बढ़ोतरी हुई है। यातायात में वृद्धि ने भी कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप, रेलवे और संपदा किराए से प्रभालन आय भी बढ़ा दी है। मई, 2001 से मई, 2002 तक पिछले एक वर्ष में रुपए के मूल्यह्रास ने भी पत्तन को लाभ पहुंचाया है।
- (ii) यद्यपि, पृथक सेवा की बजाय मुख्य कार्यकलापों के लिए प्रशुल्क में वृद्धि करना सुविधाजनक है, इसका परिणाम एक सेवा का दूसरी के साथ परस्पर आर्थिक-सहायता होगा अर्थात् लौह अयस्क और भांडागारण कार्यकलाप में संकल्पित क्रमशः 17% और 418% की वृद्धि की बजाय प्रस्ताव सभी कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों में 25% की वृद्धि इंगित करता है। इसलिए, सेवाओं के लिए प्रथक रूप से दरों में वृद्धि करना बेहतर है।
- (iii) पत्तन प्रमारों के पिछले संशोधन के दौरान प्राधिकरण ने "नौवहन कार्यकलाप को जलापूर्ति" में होने वाले भारी घाटे पर विचार करते हुए एमओपीटी को नौवहन को जलापूर्ति और आंतरिक खपत को जलापूर्ति की लक्ष्य अलग-अलग करने और दरों के मान के आगामी सामान्य संशोधन के समय विचारार्थ बर्थ किराया प्रभार में बर्थ पर नौवहन को जलापूर्ति के लिए मूल आधारभूत ढांचे की लागत शामिल करते हुए लागत विवरण परिष्कृत करने का सुझाव दिया था। जलापूर्ति शीर्षक के अधीन 558% की भारी वृद्धि इंगित करते हुए वर्तमान प्रस्ताव पर गौर करने की आवश्यकता है।

- (iv) एमओपीटी को उन क्षेत्रों/परियोजनाओं की पहचान करनी चाहिए, जहां मौजूदा सुविधाओं के अतिरिक्त, कार्गो के सक्षम प्रहस्तन के लिए और सेवाएं प्रदान की जा सकती हैं, जो मात्रा और कार्गो की प्रकृति, दोनों के रूप में कार्गो के पूर्वानुमानों के समतुल्य होंगी। चूंकि, लौह अयस्क प्रहस्तन किए गए यातायात का 78% होकर कार्गो में प्रमुख हिस्सा है, इस कार्गो के बेहतर प्रहस्तन के लिए नई सुविधाओं का पता लगाया जा सकता है।
- (v) पोतस्वामियों द्वारा अर्जित मालमाछा आज के प्रतिस्पर्धी विश्व में गिरावट की प्रवृत्ति दर्शा रहा है। पत्तन प्रभारों में वृद्धि आय के मार्जिन को और कम कर देगी।
- (vi) प्रतिपूर्ति टनमार कर (सीटीटी) पोत-संबद्ध प्रभार के रूप में दर्शाया गया है और वह पिछले संशोधन से गलती से कार्गो हिताधिकारियों की बजाय पोतस्वामियों से एकत्र किया जा रहा है। सीटीटी का वर्गीकरण पहले की तरह पोत-संबद्ध प्रभार पर प्रभारित किया जाए क्योंकि यह पोतस्वामियों पर गलत बोझ डाल रहा है।
- (vii) चूंकि, पिछली वृद्धि का प्रभाव तत्कालीन मौजूदा दरों की तुलना में 280% से अधिक है, इसलिए वृद्धि की बजाय उन तटीय पोतों, जिसके स्वामी सबसे अधिक प्रभावित हैं, को छूट दी जानी चाहिए।
- (viii) बर्थ सं० 9 पर स्थिरक भार समाप्त करने के लिए अनुमत्य समय में 5 घंटे से 3 घंटे की प्रस्तावित कमी उस बर्थ में यांत्रिक लदान की तीव्र गति के दृष्टिगत किसी जहाज के लिए प्राप्त करने के लिए बहुत कम अवधि होगी।
- (ix) यानान्तरकों पर पॉयलिटेज फीस में प्रस्तावित वृद्धि यानान्तरकों की दोहरी बैंकिंग के लिए है, जो पोत-स्वामियों द्वारा देय है। चूंकि, यानान्तरक सुविधा निर्यातकों द्वारा प्रदान की जाती है और उस सुविधा में कोई प्रभार नहीं रहा है, इसलिए प्रस्तावित वृद्धि की आवश्यकता पर पुनर्विचार करना होगा।
- (x) बर्थ किराया प्रभार के खण्ड ग (i) की क्रम संख्या 1 में 30,000 से 35,000 जीआरटी के स्लैब की दर में सुधार अपेक्षित है, क्योंकि यहां तक कि प्रस्तावित 50% की वृद्धि से दर 0.04701 अमरीकी डॉलर होनी चाहिए, 0.05784 अमरीकी डॉलर नहीं।
- (xi) प्रस्ताव को, जब तक ऐसी स्थिति न हो, पत्तन प्रभारों में और वृद्धि करने के लिए स्थगित किया जाना चाहिए।

एस्सार स्टील लिमिटेड (एस्सार)

- (i) हमारे क्रेनों के माध्यम से बर्थ सं० 7 में हमारे प्रचालन यानान्तरकों के प्रचालन के समान हैं, तथापि हमारे द्वारा 13.20 रुपए प्रति प्रचालन की दर पर अदा किया गया प्रभार पत्तन में यानान्तरकों द्वारा अदा की गई 4.50 रुपए प्रति टन की लेवी से बहुत अधिक है। चूंकि, हम अपने द्वारा कब्जे में क्षेत्र के लिए मासिक पट्टा किराया तथा साथ ही कार्गो पर घाट देयताएं पहले से अदा कर रहे हैं, लागत लाभ जो हमें तट आधारित क्रेन रखकर और यानान्तरक प्रचालन के समान प्रचालन करके उपार्जित हुआ होता, समाप्त हो जाते हैं।
- (ii) बर्थ सं० 7 का यातायात पूर्वानुमान (क्रेन वाले और सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए छोटे आकार के पोत हेतु विशिष्ट तटीय बर्थ) उपलब्ध सुविधाओं के कारण प्रयोक्ताओं द्वारा इस बर्थ को अधिमान्यता देने के दृष्टिगत बहुत अधिक प्रतीत होता है। इसलिए, 13.20 रुपए प्रति टन के प्रस्तावित प्रभार को संशोधित किया और 4.50 रुपए प्रति टन के स्तर जिसे यानान्तरकों पर प्रभारित किया जाना प्रस्तावित है, तक नीचे लाया जा सकता है, ताकि लेवी वहनीय स्तर तक कम की जा सके और क्रेनों का प्रयोग उनकी पूर्ण क्षमता तक की जा सके।

जिंदल विजयनगर स्टील लिमिटेड (जेवीएसएल)

- (i) भारत में इस्पात उद्योग इस समय बहुत खराब अवस्था से गुजर रहा है, जिसका कारण भारत में क्षमता पर औद्योगिक मंदी और स्थिर घरेलू बाजार द्वारा संयोजित संयुक्त राज्य अमरीका द्वारा डम्पिंग-रोधी शुल्क अधिरोपण हो सकता है। भारत सरकार रियायत देकर रूग्ण इस्पात उद्योग को पुनरुज्जीवित करने के लिए आवश्यक पहलें कर रही है। इसलिए, प्रशुल्क वृद्धि का यह सही समय नहीं है, जो राष्ट्रीय स्तर पर सरकारी नीति के अनुरूप नहीं है। हमें प्रभावित करने वाले कार्यकलापों की लागत में प्रस्तावित वृद्धि असह्य होगी।
- (ii) एमओपीटी ने "व्यापार जगत क्या वहन कर सकता है" को ध्यान में रखा प्रतीत नहीं होता। सामान्य कार्गो के लिए पत्तन के सबसे बड़ा प्रयोक्ता होने के बावजूद वर्धित लागत वहन करने की हमारी क्षमता सुनिश्चित करने के लिए कोई विचार-विमर्श नहीं किया गया।

- (iii) उप-कार्यकलाप की लागत और आधार, जिस पर ऐसी लागत संगणित की जाती है, को प्रस्ताव में इंगित नहीं किया गया है, जिसके अभाव में दर के संशोधन का तर्काधार समझना व्यवहार्य नहीं है।
दर संशोधन कार्य प्रयोक्ताओं से अक्षम कार्यकलापों/प्रचालनों की लागत वसूल करके प्रचालनों की वर्धित लागत पर आधारित प्रतीत होता है। लागत वृद्धि अनिवार्यतः प्रबंध नव-परिवर्तन और उच्चतर क्षमता से आनी चाहिए।
- (iv) पिछले कई वर्षों में 2-3% के मुद्रास्फीति आंकड़ों और प्रशुल्क वृद्धि के बीच कोई परस्पर संबंध नहीं है।
- (v) बर्थ सं० 10 और 11 पर दो पोतों का कुल लंबाई प्रतिबंध लागू करने के साथ बर्थ सं० 11 को गहरा करने से हमें पेनामेक्स पोत नामित करने से रोका गया है और इस प्रकार हम पेनामेक्स और हैंडीमेक्स, जो तीव्रता उतराई दर के लाभ के अतिरिक्त लगभग 1 डॉलर प्रति मीट्रिक टन है, के बीच माल भाड़ा विभेदक लाभ से वंचित हुए हैं।
- (vi) बर्थ सं० 10 और 11 की उच्च बर्थ दखलकारी और थ्रुपुट में वृद्धि का परिणाम विलम्ब शुल्क के भुगतान के लिए प्रति पोत लगभग 17 लाख रुपये का व्यय करते हुए प्रति पोत औसतन 5 दिनों की बर्थिंग-पूर्व प्रतीक्षा अवधि हुआ है।
इसलिए घाटशुल्क, मूखण्ड किराया, कर्षण तथा साथ ही पोत-संबद्ध प्रभारों में कोई वृद्धि अनुमोदित नहीं की जानी चाहिए, और प्रशुल्कों में किसी वृद्धि पर निर्णय लेने के पूर्व सभी कारकों और परिस्थितियों पर विचार किया जाएगा।
- (vii) कर्षण प्रभार में नौ महीनों की अवधि के भीतर 50% की वृद्धि के औचित्य की जून, 2001 में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमत्य 80% की चौका देने वाली वृद्धि और अन्य महापत्तनो में मौजूदा कर्षण प्रभार को ध्यान में रखते हुए जांच की जाए। प्रभारों को कुल ट्रैक लाइन किलोमीटर और शंटिंग प्रचालनों के साथ जोड़ा जाना चाहिए।

गोवा खनिज अयरक निर्यातक संध (जीएगओईए)

- (i) प्रशुल्क वृद्धि के लिए एमओपीटी के पूर्व प्रस्तावों और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमत्य/अनुमोदित के बीच सतत व्यापक अंतर रहा है, जो यह दर्शाता है कि एमओपीटी का प्रस्ताव वास्तविकता में अव्यवहार्य है और केवल लागतों को बढ़ाकर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से कुछ हितकर वृद्धि प्राप्त करने के लिए पत्तन का प्रयास प्रदर्शित करता है।
- (ii) (क) 'लागत वर्धित' मॉडल में प्रशुल्कों का निर्धारण परिकल्पित है, जो प्रचालन लागत की वसूली और कतिपय क्षमता उपयोग और क्षमता मानदंडों पर लगाई गई पूंजी पर उचित आय के लिए समर्थ बनाएगा परंतु, दो अनिवार्य प्रारक्षित निधियों के अतिरिक्त अधिशेष में से किसी विनियोजन की वसूली में समर्थ नहीं बनाएगा।
एमओपीटी वित्तीय और विविध व्यय शीर्ष के अधीन सेवानिवृत्ति-पश्चात लाभों के लिए राजस्व को प्रभार के अतिरिक्त अपनी पेंशन निधि (जो लगाई गई पूंजी का औसतन 1.34% होता है) में विनियोजन के लिए प्रयोक्ताओं से वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के दौरान क्रमशः 15.20 करोड़ रुपये और 25.20 करोड़ रुपये की राशि वसूल करने का प्रस्ताव रखता है। इसके साथ ही उपरोक्त आंकड़ों के परिकलन को स्पष्ट नहीं किया गया है।
- (ख) पेंशन और उपदान के सेवानिवृत्ति-पश्च परिभाषित लाभ योजना होने के कारण इसके लेखाकरण की दायित्व और व्यय को मापने के लिए बीमांकन पूर्वानुमान की अपेक्षा होती है और बीमांकन लागों और हानियों की संभावना होती है। दायित्व को छूट दिए गए आधार पर मापा जाना होगा, क्योंकि इसका निपटान कर्मचारी की संबद्ध सेवा प्रदान करने के कई वर्षों बाद हो सकता है। परिभाषित लाभ अवित्तपोषित हो सकते हैं अथवा किसी उद्यम और कभी-कभी उराके कर्मचारियों द्वारा किसी संगठन अथवा निधि, जो संसूचित उद्यम और जिसके कर्मचारियों के लाभों को अदा किया जाता है, से कानूनी रूप से पृथक है, में अंशदान द्वारा पूर्णतः/अंशतः वित्तपोषित किया जा सकता है। परिभाषित लाभ योजना के लिए मान्यताप्राप्त व्यय अनिवार्यतः अवधि के लिए देय अंशदान की राशि नहीं है। इंस्टीच्यूट ऑफ चार्टर्ड एकाउन्टेन्ट्स द्वारा जारी लेखाकरण मानक 15 भी इस स्थिति को मानता है।
- (ग) एमओपीटी का तुलनपत्र पेंशन/उपदान जैसे कतिपय नियोजन-पश्चात परिभाषित लाभों के लिए कोई प्रावधान इंगित नहीं करता और वित्त तथा विविध व्यय शीर्ष के अधीन शामिल ऐसे व्यय का औसत एमओपीटी

द्वारा लगाई गई पूंजी का लगभग 11.4% होता है। इसलिए, सेवानिवृत्ति लाभों का हिस्सा बनने वाले घटक तथा साथ ही उस आधार, जिसपर यह सेवानिवृत्ति पश्चात लाभों का कारण होता है, के बारे में स्थिति स्पष्ट नहीं है। इसके अतिरिक्त, व्यय के व्यवहार को विश्वसनीय रूप से स्पष्ट नहीं किया जा सकता जब तक उसे भुगतान के लिए हिसाब में नहीं लिया जाता। अगर स्थिति वैसी है तो व्यय का महत्वपूर्ण हिस्सा पूर्ववर्ती की लेखाकरण अवधि से संबद्ध हो सकता है।

- (घ) एमओपीटी ने समतुल्य पूर्वानुमानों के साथ अपनी देयता के बीमांकिक मूल्यांकन, पूर्व लेखाकरण अवधियों से संबंधित देयता, वित्तपोषित राशि और पूरी की जाने वाली कमी के संबंध में ब्यौरा नहीं दिया है।
- (ङ) सेवानिवृत्ति के संबंध में निधि प्रबंधन में किसी हनि अथवा अक्षमताओं को प्रशुल्क संशोधनों द्वारा प्रयोक्ताओं से वसूल नहीं किया जा सकता। यह सुस्वीकृत लेखाकरण सिद्धांत है कि पूर्ववधि और असाधारण मदें वर्तमान लाभों को निर्धारित करते समय छोड़ दी जाएंगी।

पत्तन से प्रत्येक वर्ष के अंत में अपनी नियोजन-पश्चात परिभाषित लाभ देयताओं का बीमांकिक मूल्यांकन प्राप्त करने के लिए कहा जा सकता है और प्रशुल्क संशोधन के माध्यम से वसूली को केवल वर्तमान लागत तक प्रतिबंधित किया जाए। इसके लिए देयता को पत्तन की लगाई गई पूंजी का निर्धारण करने के लिए कटौती करने की आवश्यकता है।

- (च) दिनांक 31 मार्च, 2001 को विकास ऋणों की वापसी-अदायगी और आकस्मिक व्यय के लिए पत्तन की संग्रहित प्रारक्षित निधि 5,321.27 लाख रुपए है, जिसका प्रयोग पूर्व की अवधियों से संबंधित सेवानिवृत्ति-पश्चात परिभाषित लाभ योजनाओं से संबंधित अलेखाबद्ध देयताओं के संबंध में उत्पन्न होने वाली आकस्मिकता को पूरा करने के लिए किया जा सकता है।

- (क) एमओपीटी ने एमओएचपी खण्ड में अपनी आय का कम अनुमान लगाया है। वर्ष 2001-2004 के लिए एमओएचपी खण्ड में अनुमानित मात्रा वर्ष 2000-2001 में प्राप्त मात्रा से कम है, जिसके कारण की चर्चा कहीं भी नहीं की गई है। इसके साथ ही, पूंजी व्यय का पूर्वानुमान 8,235.59 लाख रुपए, जो वर्ष 2000-2001 में एमओपीटी की लगाई गई सूचित पूंजी के 4 गुना से अधिक राशि है।

- (ख) एमओपीटी लौह अयस्क यानान्तरण के निर्यात, जो गोदा रो लौह अयस्क के निर्यात का 45% है, संबंध में 'पत्तन और गोदी' खण्ड के अधीन सभी देयताएं एकत्र करता है और औरातन लगभग 7 रुपए प्रति मीट्रिक टन की दर भी एकत्र करता है, यद्यपि यह इन पोतों के माध्यम से प्रहस्तन की अथवा नौभरण की गई मात्रा के संबंध में कोई सेवा प्रदान नहीं करता। इसलिए, औसत दर 64.40 रुपए की बजाय 71.02 रुपए होती है, जो निर्धारित प्रशुल्क है।

- (iv) वर्तमान प्रस्ताव (जैसा क्रमशः ईएलटी स्कीम प्रारंभ करने के समय और अपने दिनांक 9 अगस्त, 2000 के आदेश में भी महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा सुझाव दिया गया) में ईएलटी लाभदायकता विवरण और लौह अयस्क के लिए समेकित विवरण का अभाव स्पष्ट है।

- (v) (क) जबकि प्रचालन लागत वर्ष 1999-2003 की अवधि में 5.88% की मिश्रित दर पर बढ़ना पूर्वानुमानित है, वहीं वर्ष 2001-2002 के स्तर की तुलना में वर्ष 2002-2003 के लिए अनुमानित वृद्धि मात्र 0.1% है और फिर भी वर्ष 2003-2004 के लिए अनुमान वर्ष 2002-2003 के अनुमानों से 10% अधिक है।

- (ख) प्रबंधन और सामान्य उपरिख्य में वृद्धि के संबंध में वर्ष 2000-2001 का स्तर वर्ष 1999-2000 के स्तर से 40.75% अधिक है। वर्ष 2000-2001 का उच्चतर आधार अर्थात् 4,349.70 लाख रुपए वर्ष 2001-2003 की अवधि में बनाए रखा गया है। वर्ष 2002-2003 के लिए अनुमान वर्ष 2001-2002 के अनुमानों से सीमांतिक रूप से 1.19% कम है और पुनः वर्ष 2003-2004 के अनुमान वर्ष 2002-2003 के अनुमानों से 10% अधिक है।

प्रबंधन और सामान्य उपरिख्य का स्तर, जो प्रचालन लागतों का लगभग 54% है, पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा आत्मसात किए जाने के लिए बहुत अधिक है। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने भी अपने दिनांक 9 अगस्त, 2001 के उक्त आदेश में टिप्पणी की है कि प्रबंधन और सामान्य उपरिख्य में वृद्धि की खगोलीय दर प्रचालनों से सीधे संबद्ध नहीं रखने वाले व्यय में वृद्धिकारी आसक्ति स्पष्टतः इंगित करती है और संभवतः असंगतताओं

को बढ़ावा दे रही है, जो परिहार्य है और चूंकि वर्ष 2001-2002 और 2002-2003 के आंकड़े केवल अनुमान हैं, इसलिए एमओपीटी को ऐसे प्रस्तावित व्यय पर दुबारा गौर करना होगा और लागत नियंत्रण तथा लागत की कमी के मध्यावधिक सुधारात्मक उपाय करने होंगे। एमओपीटी ने इस सुझाव पर विचार किया प्रतीत नहीं होता ।

अगर पत्तन और उद्योग को भविष्य में व्यवहार्य रूप से प्रचालन करता है तो ऐसी लागतों और उनकी वृद्धि दर को नियंत्रित करने के लिए मानदंड प्रदान करना आवश्यक है और उपरिच्युतों को ऐसे स्तर, जो प्रचालन लागतों के 10% से अधिक नहीं हो, तक कम करने की आवश्यकता है ।

- (ग) सभी लागतों को समान रूप से 10% बढ़ाकर स्वीकार्य पूर्वानुमानों को तैयार करने में पर्याप्त सावधानी नहीं रखी गई है, एमओपीटी ने अपने सभी व्यय को नियत माना है, जो निरर्थक है । भारत में मुद्रास्फीति स्तर लगभग 2% रहते हुए उसे वर्ष 2001-2003 के अनुमानों में प्रदर्शित किया गया प्रतीत होता है, परंतु वर्ष 2003-2004 के पूर्वानुमानों में नहीं और वर्ष 2003-2004 के व्यय को वर्ष 2002-2003 के स्तर की तुलना में 10% अधिक पूर्वानुमानित करने का कारण स्पष्ट नहीं किया गया है ।
- (vi) (क) लगाई गई पूंजी का परिकलन स्पष्ट नहीं है । वर्ष 1999-2004 की अवधि के दौरान लगाई गई पूंजी में लागत में किसी कमी अथवा यातायात की मात्रा पर किसी महत्वपूर्ण प्रभाव के बिना 20.04% की संयोजित विकास दर पर वृद्धि होना अनुमानित है ।

पूर्वानुमान अवधि अर्थात् 2001-2004 के दौरान पूंजी में वृद्धि 30.38% है और उसी अवधि के दौरान लागत (मूल्यह्रास और निवल एफएमई छोड़कर) भी 4.70% बढ़ गई है, परंतु यातायात वृद्धि मात्र 4.45% तक प्रतिबंधित है । इस प्रकार लगाई गई नई पूंजी के गुणात्मक पहलुओं पर नए सिरे से गौर करने की आवश्यकता है ।

- (ख) उच्च निवेश सामाजिक परिसंपत्तियों और उन सुविधाओं में किया जाता है । जिनका महत्वपूर्ण रूप से कम उपयोग किया जाता है । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने इस स्थिति को स्वीकार करने कि पत्तन कम उपयोग करने की लागत मौजूदा प्रयोक्ताओं पर आने नहीं दे सकता, के अतिरिक्त, गैर-प्रचालक और सामाजिक परिसंपत्तियों के मुद्दे की समीक्षा करने की भी वचनबद्धता की है ।

एमओपीटी के प्रस्तावों में सूचित लगाई गई पूंजी को सही रूप से कभी भी प्रदर्शित नहीं किया गया है और इसका लगाई गई वास्तविक उत्पादक पूंजी के बहुत आधिक्य में वर्णन किया गया है और जिसमें सामाजिक और अनुत्पादक परिसंपत्तियों के लिए तदर्थ 8% का निवल ब्लॉक शामिल है ।

- (ग) विगत में सकल ब्लॉक में (वर्ष 1996-97 से 2000-2001 तक की अवधि के लिए) 11.28% की संयोजित वृद्धि दर के आधार पर और 3.25% के मूल्यह्रास पर विचार करते हुए आगामी 3 वर्षों के लिए सकल ब्लॉक पूर्वानुमानित किया गया है । तथापि, औसत सकल ब्लॉक और मूल्यह्रास के बीच संबंध (वर्ष 1998-1999 से 2000-2001 तक की अवधि के लिए) पूर्वानुमानित मूल्यह्रास 5.75% दर्शाता है ।

- (घ) चूंकि, एमओपीटी प्रयोक्ताओं से अपनी देयताएं अग्रिम तौर पर अर्थात् सेवा प्रदान करने के पूर्व एकत्रित करता है, इसलिए तार्किक रूप से इसे किसी कार्यशील पूंजी की आवश्यकता नहीं हो सकती । वर्ष 1999-2000 और 2000-2001 के लिए लेखा और लेखापरीक्षा रिपोर्ट से लिए गए आंकड़ों के अनुसार कार्यशील पूंजी का संगणन क्रमशः 792.77 लाख रुपए और 968.93 लाख रुपए की सीमा तक ऋणात्मक कार्यशील पूंजी इंगित करता है ।

एमओपीटी द्वारा सामान्यतया प्राप्त की जाने वाली ऋण अवधि और चालू देयताओं के अन्य घटकों से संबंधित सूचना के अभाव में उस सीमा, जहां तक कार्यशील पूंजी पूर्वानुमान के वर्षों में ऋणात्मक होगी, का अनुमान लगाना कठिन है । इसलिए, लगाई गई पूंजी हमारे विश्लेषण के लिए सकल ब्लॉक और बीमा के साधनों तक प्रतिबंधित है ।

आईसीएआई द्वारा जारी साधारणतया स्वीकृत लेखाकरण सिद्धांतों (एएस-10) के अनुसार बीमा के अतिरिक्त साधनों को संगत मुख्य संयंत्र अथवा उपस्कर के साथ मूल्यह्रासित किया जाना है, तथापि एमओपीटी लागत पर महत्व देता है और उन्हें चालू परिसंपत्तियों के भाग के रूप में वर्गीकृत करता है । चूंकि, एमओपीटी

का सकल ब्लॉक दिनांक 31 मार्च, 2001 को 40% तक मूल्यहासित है, इसलिए इन अतिरिक्त साधनों के मूल्य को भी तदनुसार मूल्यहासित किया जाएगा ।

एमओपीटी की परिसंपत्तियों में विहित बीमा के अतिरिक्त साधनों की सीमा लेखापरीक्षा रिपोर्ट में प्रकट की गई है, एमओपीटी के लेखे में नहीं । बीमा के अतिरिक्त साधन वर्ष 2001-2002, 2002-2003 और 2003-2004 की अवधि के लिए सकल ब्लॉक के क्रमशः 0.25%, 0.3% और 0.35% की दर पर अनुमानित है । वर्ष 1999-2000 में मूल्यहास के 116.12 लाख रुपए के आंकड़े में संग्रहित मूल्यहास की 105.97 लाख रुपए की राशि शामिल है । उपरोक्त अनुमानों और समायोजनों के आधार पर लगाई गई पूंजी और मूल्यहास निम्नानुसार निकाली गई है :-

लगाई गई पूंजी

(लाख रुपए)

वर्ष	उत्पादक अचल परिसंपत्तियों का निषल ब्लॉक	बीमा के अतिरिक्त साधन	जोड़	लगाई गई औसत पूंजी
1999-99	12,582.53	159.85	12,742.38	
1999-2000	14,101.87	174.00	14,275.87	13,509.13
2000-01	15,740.59	214.91	15,955.50	15,115.69
2001-02	17,342.34	275.32	17,617.66	16,786.58
2002-03	19,505.55	356.93	19,862.48	18,740.07
2003-04	21,912.77	463.11	22,375.88	21,119.18

मूल्यहास

(लाख रुपए)

वर्ष	अचल परिसंपत्तियों पर मूल्यहास	बीमा के अतिरिक्त साधनों पर मूल्यहास	कुल मूल्यहास
1999-2000	1026.19	10.15	1036.34
2000-01	800.74	11.97	812.71
2001-02	977.98	14.82	992.80
2002-03	1088.30	18.85	1107.15
2003-04	1211.06	24.24	1235.30

- (ख) वर्ष 2002-2004 की अवधि में लगाई गई पूंजी में पूर्वानुमानित वृद्धि (सामाजिक और अनुत्पादक परिसंपत्तियों को छोड़कर) 4,758.22 लाख रुपए और "पूंजीगत परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन, पुनर्वास और आधुनिकीकरण" के लिए प्रारक्षित निधि का योग दिनांक 31 मार्च, 2001 को 12,305.97 लाख रुपए है, जो प्रशुल्क के माध्यम से प्रयोक्ताओं द्वारा अदा की जा चुकी लागत है और इसलिए उसे पूर्णतः आर्थिक सहायता प्राप्त माना जाएगा तथा कोई आय प्राप्त नहीं होगी । वैकल्पिक पद्धति प्रयुक्त प्रारक्षित निधि की तुलना में वृद्धिकारी मूल्यहास समंजित करना हो सकता है अर्थात् इस प्रारक्षित निधि की तुलना में वृद्धिकारी मूल्यहास का समंजन करना होगा और उसे लागत के रूप में नहीं माना जाएगा । अगर यह किया जाता है तो वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के लिए मूल्यहास लागत मूल्यहास सकल ब्लॉक का 3.50% अनुमान करते हुए क्रमशः 125.15 लाख रुपए और 264.41 लाख रुपए घट जाएगी ।

- (vii) (क) लगाई गई पूंजी पर आय को इक्विटी पर आय के बराबर नहीं माना जा सकता । लगाई गई पूंजी पर आय ऋण की लागत, इक्विटी पर उचित आय, विद्यमान कर दर और ऋण इक्विटी के विवेकसम्मत मानदंडों को हिसाब में लेती है ।
- (ख) 6% की वृद्धि (दो अतिरिक्त प्रारक्षित निधियों में प्रत्येक के लिए 3%) केवल तभी उचित हो सकती थी, जब सरकारी ऋणदाय दर 6% पर आर्थिक सहायता प्राप्त होती । जब वाणिज्यिक ऋणदाय दर का प्रयोग आधार के रूप में किया जाता है, तब ऐसी वृद्धि आवश्यक नहीं है । एमओपीटी की पिछले 4 वर्षों के लिए औसत उधार दर मात्र 9% के नीचे रही है ।
- (ग) 19.5% की लगाई गई पूंजी पर आय का प्रयोग करने में गियरिंग के प्रभाव को पूर्णतः छोड़ दिया गया है । आधारभूत ढांचा परियोजना के लिए 70:30 (ऋण-इक्विटी) की गियरिंग उचित मानी जाती है । अन्य आधारभूत ढांचा परियोजनाओं अर्थात् विद्युत, पाइपलाइन और सड़क के लिए लगाई गई पूंजी पर संगत आय ऋण की लागत को 14% और इक्विटी और पूंजी गियरिंग पर आय के लिए निर्धारित मानदंडों को मानते हुए वर्णित परियोजनाओं के लिए क्रमशः लगाई गई पूंजी पर आय (कर के प्रभाव सहित) 11.10%, 9.80% और 12.30% तथा लगाई गई पूंजी पर आय (कर के प्रभाव रहित) 14.6%, 13.40% और 15.80% होती है । पाइपलाइन परियोजनाओं के मामले में, 12% का निर्धारित मानदंड निवल मूल्य पर आय से संबंधित है, जो इक्विटी और प्रारक्षित निधि का योग है; और एमओपीटी के मामले से अधिक मिलता-जुलता है, जहां प्रारक्षित निधि भी लगाई गई पूंजी का भाग होती है । चूंकि एमओपीटी आयकर का भुगतान नहीं करता, इसलिए तुलना के लिए लगाई गई पूंजी पर आय (कर के प्रभाव रहित) का प्रयोग करना उपयुक्त होगा ।
- (घ) ऊपर उल्लिखित सभी आधारभूत ढांचा परियोजनाएं एमओपीटी जिस वातावरण में प्रचालन करता है, उसकी अपेक्षा अधिक जोखिम भरे वातावरण में कार्य करती हैं, और इसलिए एमओपीटी के मामले में लगाई गई पूंजी पर 12% से अधिक आय उचित नहीं है ।
- (ङ) वर्तमान मंदी के समय में यहां तक कि भारतीय रिजर्व बैंक देश में ऋणदाय दरों को कम करने के लिए कदम उठा रहा है । इस समय भारतीय स्टेट बैंक की उच्च ऋणदाय दर 11% है । इसलिए, पतनों को इस समय ऐसी उच्च आय की अनुमति देना एक मतिभ्रंश के समान प्रतीत होता है ।
- (viii) (क) बर्थ सं० 9 की तुलना में यानान्तरकों द्वारा कम लदान दर प्राप्त करने के कारण, पतन पर ऐसे बड़े आकार वाले पोतों का आस्ट्रेलिया और ब्राजील, जहां ऐसे पोतों का बर्थ में पूर्णतः लदान किया जा सकता है, की तुलना में मुरुगाव में रुकना अपेक्षित लंबी अवधि का होता है ।
- (ख) बड़े आकार वाले पोतों, जो बर्थ सं० 9 पर अनुमेय तलछट तक लदान किए जाने पर पैनामेक्स आकार के पोतों की मात्रा का दुगुना लदान कर सकते हैं, को आकर्षित करने के लिए ऐसे बड़े आकार के पोतों पर 25% की छूट की अनुमति दी जाती है, जो इस समय प्रचलित है । महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण ने अपने दिनांक 30 दिसम्बर, 2001 के आदेश द्वारा जून, 2002 में होने वाले दरों के मान के निम्नलिखित सामान्य संशोधन होने तक जारी रहने के लिए इस छूट की अनुमति दी है ।
- एमओपीटी की आय इस छूट का अपवर्तन करने के बाद, पूर्वानुमानित की जाती है । चूंकि, यह भी गोवा से लौह अयस्क के क्रेताओं, जो प्रभावी रूप से एमओपीटी के सबसे बड़े प्रयोक्ता हैं, के लिए वाणिज्यिक रूप से संवेदी मुद्दा है, इसलिए इस छूट को दरों की अनुसूची में उपयुक्त प्रविष्टि करके बनाए रखा जा सकता है ।
- (ix) (क) गोदी कामगार (नियोजन का विनियमन)(महापतनों पर अप्रयोज्यता) अधिनियम, 1997 के लागू होने के फलस्वरूप सीएचएलडी के संशोधन के संबंध में विभिन्न यानान्तरक स्वामियों और मुरुगाव गोदी श्रमिक बोर्ड के बीच यानान्तरक समझौता लेवी के संबंध में किए गए करारों की वैधता, व्याख्या और लागू होने से संबंधित मुद्दे पणजी में माननीय बम्बई उच्च न्यायालय के समक्ष न्याय निर्णयाधीन है ।
- स्पष्ट स्थिति के बावजूद एमओपीटी ने किसी औचित्य के बिना कार्गो प्रहस्तान श्रमिक प्रभार की टिप्पणी के नीचे लौह अयस्क के लिए 4.50 रुपए प्रति मीट्रिक टन और लौह अयस्क गुटिका के लिए

11.50. रुपए प्रति मीट्रिक टन पर "यानान्तरक समझौता लेवी" नामक एक लेवी लगाने का प्रस्ताव किया है। यह राशि लेवी के रूप में प्रभारित की जानी प्रस्तावित है, प्रशुल्क के रूप में नहीं, क्योंकि कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है।

- (ख) इस मुद्दे पर निर्णय माननीय बम्बई उच्च न्यायालय का निर्णय होने तक आस्थगित रखा जा सकता है।
- (x) प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों की कमी के अतिरिक्त उपरोक्त पैरों में विहित समायोजन करने के बाद वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 की अवधि के लिए एमओपीटी द्वारा लगाई गई पूंजी पर अर्जित पूर्वानुमानित आय क्रमशः 36% और 23% होती है और लगाई गई पूंजी पर औसत आय 29.27% होती है, जो एक गणित दलान्तरिक आय है।
- (xi) (क) भूखण्ड अधिभार लगाने का प्रस्ताव प्रारंभ में वर्ष 1983 में प्रस्तुत किया गया था।
- (ख) एमओपीटी के पिछले वर्ष के उपयोग आंकड़े प्रकट करते हैं कि पत्तन बर्थ 9 से अपेक्षित धुपट प्राप्त करता रहा है। एमओएचपी को वर्ष 1980 में चालू किया गया था और तब से सुविधाओं में कोई महत्वपूर्ण निवेश नहीं किया गया है। आज संयंत्र पूर्णतः मूल्यह्रासित रहेगा। वर्तमान अधिभार प्रणाली पर्याप्त रूप से अस्थायी क्षमता, अगर कोई हो, को दंडित करती है। इसलिए, एमओपीटी को भूखण्ड आय अनुपात को बढ़ाने के लिए तत्पर करने वाली परिस्थितियां अस्पष्ट हैं।
- (xii) एमओपीटी के आंकड़े और इसके फलस्वरूप इसके प्रस्ताव कि प्रशुल्क को बढ़ाया जाना आवश्यक है, पर विश्वास नहीं किया जा सकता। यह प्रदर्शित किया गया है कि यहां तक कि प्रशुल्कों के वर्तमान स्तरों पर और पूंजी लगाने और प्रशासन तथा सामान्य उपरिव्ययों, जो असमानुपातिक रूप से अधिक हैं, के फलस्वरूप मात्राओं में वृद्धि के लिए राजस्व के समायोजन के बिना एमओपीटी की लगाई गई पूंजी पर आय 28% से अधिक हो जाती है। अगर किसी संशोधन पर बिल्कुल विचार किया जाए तो उसे अधोमुखी और 14% से अनधिक सीमा तक होना चाहिए।

गोवा चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (जीसीसीआई)

- (i) एमओपीटी से बारम्बार लागत कमी योजना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है, जो पत्तन की वैश्विक प्रतिस्पर्धात्मकता सुनिश्चित करेगी, ताकि त्वरित व्यापार और उसके साथ गोवा की आर्थिक स्थिति सुनिश्चित की जा सके, तथापि, आज तक ऐसी कोई योजना प्रस्तुत नहीं की गई है और कोई योजना कार्यान्वित नहीं की गई है।
- (ii) एमओपीटी द्वारा प्रशुल्क वृद्धि के लिए दावे का औचित्य बताने के लिए आपूरित आंकड़े विशेषकर पूर्वानुमान किए जा रहे दावे का औचित्य बताने के लिए तैयार और गठे गए दोनों प्रतीत होते हैं। मानक लेखाकरण पद्धतियों और वाणिज्यिक रूप से स्वीकृत मानदंडों की उपेक्षा की गई है।
- आर्थिक वातावरण, जो व्यापार के लिए अत्यधिक प्रतिकूल है, जब समी मार्जिन दबाव के अधीन हैं और गुणवत्ता और मूल्य प्रतिस्पर्धात्मकता मांग में है, जो उत्तरजीविता के लिए एकमात्र मानदण्ड है, एमओपीटी को महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण और व्यापार जगत की अगाध को आधारविहीन कमजोर प्राणी मानने के रूप में अपनी संकल्पना को परिवर्तित करना चाहिए।
- (iii) वेतन आयोगों के निर्णय के कारण मजदूरी में वृद्धि और स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति स्कीम पर तर्क को महापत्तन प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पिछले संशोधनों में लागू किया जा चुका है। संभवतः एमओपीटी अपने वार्षिक विवरण पटल से हटाना भूल गया है।
- व्यापार जगत की यह राय है कि एमओपीटी की नामावली पर 1500 व्यक्तियों तक के घटे हुए कार्यबल के साथ एमओपीटी क्षमतापूर्वक कार्य कर सकता है। इस दिशा में कोई गंभीर प्रयास नहीं किया गया है। यहां तक कि कर्मचारियों ने स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति स्कीम/विशेष स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति स्कीम ले ली है, एमओपीटी ने अपनी प्रस्तुति में पत्तन प्रधातनों की भावी लागत पर घटे हुए प्रभाव को लागू नहीं किया है।
- (iv) भारत में लागतें औसतन 1.8% से कम वार्षिक दर पर बढ़ रही हैं। इसलिए, एमओपीटी मुद्रास्फीति और उपभोक्ता मूल्य सूचकांक की इन निम्न दरों के परिणामस्वरूप किसी प्रशुल्क वृद्धि का औचित्य नहीं दे सकता। शोषक, चूंकि पत्तन राजस्व की बढ़ी प्रतिशतता अमरीकी डालर, जिसमें पिछले संशोधन से लगभग 4.5% की वृद्धि हुई है, से जुड़ी है। कुल लागत में वृद्धि के साथ एमओपीटी में आने वाले पोतों की बढ़ी हुई संख्या से राजस्व

में प्रतिपूरक से अधिक वृद्धि हुई है, पिछले वर्षों में आने वाले बड़े आकार के पोतों के अत्यधिक समानुपात और एमओपीटी में पिछले वर्ष में ही 17.5% का वर्धित यातायात हुआ है ।

- (v) वर्तमान प्रस्ताव में एमओपीटी ने उसे उपार्जित होने वाले राजस्व और अधिशेष पर ईएलटी स्कीम का कोई प्रभाव नहीं दर्शाया है । यहां तक कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट लागत क्षेत्रों (जैसे नौवहन के लिए जल) की जांच करने के लिए किए गए अनुरोधों की पूर्ण उपेक्षा की गई है । ऐसे मामलों में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को गंभीर दृष्टिकोण अपनाना और 'शून्य' प्रशुल्क निर्धारित करना होगा ।

- (vi) एमओपीटी लगाई गई पूंजी की अपनी परिभाषा की अस्पष्टता और रहस्य को दूर करने से इनकार करता है। व्यापार जगत आशंका व्यक्त करता है कि चालू खाते में पड़े अधिशेष बैंक शेष को लगाई गई पूंजी माना जा रहा है और एमओपीटी इन राशियों पर 19.5% प्रभारित कर रहा है । केवल प्रचालक परिसंपत्तियों की बजाय कर्मचारियों के क्वार्टरों, अस्पताल और स्कूलों की इमारतों में निवेश राशियों को भी परिकलन में शामिल किया जा रहा है ।

वर्तमान आर्थिक परिदृश्य में 19.5% की दर असंगत है । एमओपीटी द्वारा लगाई गई समस्त पूंजी व्यापार जगत पर अति प्रभार द्वारा अधिशेष से उत्पन्न हुई है । अब, एमओपीटी व्यापार जगत से उन राशियों, जिन्हें वह उनसे संग्रहित कर चुका है, से और लाभ उठाना चाहता है ।

- (vii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण लागतों की वसूली के लिए प्रशुल्क नियत करने हेतु लागत जोड़ प्रणाली का प्रयोग करता है, परंतु यह सुनिश्चित नहीं करता कि एमओपीटी अपनी लागतों को विवेकसम्मत नियंत्रण का प्रयोग करते हुए सक्षम प्रचालन और वित्तीय नियंत्रणों की सीमा में नियंत्रित रखता है । एमओपीटी इसका लाभ उठाता है और लागतों को नियंत्रित करने का कोई प्रयास नहीं करता, क्योंकि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का पिछला रिकार्ड उसके द्वारा प्रस्तावित की अपेक्षा यद्यपि निम्न दर पर प्रशुल्क संशोधन के दौरान एमओपीटी की सदैव वृद्धियां प्रदान करने का रहा है। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क में असामान्य रूप से उच्च वृद्धि का औचित्य देने के लिए एमओपीटी सदैव भावी लागतों के पूर्वानुमान बढ़ाता और भावी राजस्वों का पूर्वमान घटाता रहा है । अगर एमओपीटी सच्चा और पारदर्शी रहता तो उसने अपने पूर्वानुमानित बजट अनुमानों और लेखापरीक्षित वास्तविक राशियों के बीच भारी भिन्नता का विशेष उल्लेख किया होता और ऐसी भिन्नता के लिए पत्तन प्रयोक्ताओं को कारण बताया होता ।

- (viii) पिछले पांच वर्षों में अत्यधिक अधिशेष उत्पन्न हुआ है, जो एमओपीटी के सभी लेखाकरण कार्यों को घटाकर प्रतिवर्ष औसतन 25 करोड़ रुपए हो गया है और उसकी वृद्धिकारी प्रवृत्ति है । व्यापार जगत यहां तक कि उन्हें प्रदान किए जाने के पूर्व प्रचालक परिसंपत्तियों के लिए भुगतान कर चुका है । पूंजी प्रतिस्थापन, परिसंपत्तियों के पुनर्वास और आधुनिकीकरण के लिए प्रारक्षित निधियों और विकास, ऋणों और आकस्मिक व्यय की वापसी अदायगी के लिए प्रारक्षित निधियों का प्रयोग उन प्रयोजनों के लिए नहीं किया गया है, जिनके लिए वे अभिप्रेत थे परंतु उन्हें गैर-प्रचालक परिसंपत्तियों में निवेश पर नष्ट कर दिया गया है ।

- (ix) पेंशन निधि के लेखा विवरण तथा साथ ही पेंशन निधि प्रचालनों के कारण प्रभावित भावी अधिशेष/घाटे के बीमांकिक मूल्यांकन शामिल करते हुए पेंशन निधि के आंकड़े पत्तन प्रयोक्ताओं को उपलब्ध कराए जाने चाहिए थे, जिसे नहीं किया गया था, क्योंकि यह तुलन पत्र मद से अलग मद है । यह औचित्य एमओपीटी द्वारा व्यापार जगत से, वह भी ऐसे समय में जब व्यापार जगत पहले से कठिनाइयों का सामना कर रहा है, बची-खुची शक्ति निकालने का एक नया खेल है ।

- (x) व्यापार जगत विशेषकर आर्थिक दबाव की अवधि के दौरान प्रशुल्कों में किसी वृद्धि पर विचार नहीं करने की सिफारिश करता है । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अत्यावश्यक विचार करने के लिए अपेक्षित विशिष्ट बिंदु नीचे इंगित किए गए हैं :-

- (क) एमओपीटी से निर्धारित अवधि के लिए निर्धारित समय के भीतर लागत कमी योजना प्राप्त करना । ऐसी योजना लागत की कमी मापने और अनुवीक्षण के लिए तैयार की जाएगी ।
- (ख) नौवहन को जलापूर्ति के संबंध में परिशोधित लागत विवरण प्राप्त करना ।
- (ग) लगाई गई पूंजी पर आय (आरओसीई) के परिकलन के लिए लगाई गई पूंजी का ब्यौरेवार और पारदर्शी विवरण प्रदान करना । आज के परिदृश्य में लगाई गई केवल उत्पादक पूंजी पर 12% से अनधिक आर्थिक दर पर पुनर्विचार करना ।

- (घ) प्रतिपूर्ति टनमार कर को जैसा वर्तमान में वर्गीकृत किया गया है, वीआरसी नहीं, परंतु सीआरसी के रूप में पुनःवर्गीकृत करने की आवश्यकता है ।
- (ङ) तटीय नौवहन दरें बहुत अधिक होने और भारतीय नौवहन को हतोत्साहक होने के कारण अत्यावश्यक रूप से वापस ली जानी आवश्यक है । अन्तर्देशीय जलमार्ग अधिनियम ने अधीन पंजीकृत पोतों से संबंधित प्रशुल्कों को समाप्त करने पर विचार करना, क्योंकि ये पोत एमओपीटी में व्यापार सुविधाएं तक बनाने के लिए कार्गो भरण अथवा यात्री सेवाएं प्रदान करते हैं ।
- (च) स्थिरक भार समाप्त करने का समय, इस दृष्टि से 5 घंटे से कम नहीं किया जाएगा कि यह बर्थ सं० 9 में एक ही समय स्थिरक भार समाप्त और लदान कर रहे पोतों की सुरक्षा को प्रभावित करेगा। पोत पर दबाव पड़ने से यह दो भागों में विखंडित हो सकता है अथवा या तो बर्थ में अथवा समुद्री यात्रा में बाद में समुद्र में फंस सकता है, जिससे जीवन और व्यापार जगत को भी जोखिम पैदा हो सकता है।
- (छ) यानान्तरकों पर पायलिटैज माफ करना, क्योंकि यह दोहरे बैंकिंग पोतों पर प्रभावित किया जा रहा है। पत्तन को मूल्यवान सेवा प्रदान कर रहे यानान्तरक पोत एमओपीटी में नहीं आएंगे, अगर उन्हें मात्र पत्तन की मौजूदा सुविधाओं पर निर्भर रहना होगा ।
- (ज) पारदर्शी लेखाकरण प्रणाली लागू करना, ताकि लागतों और राजस्व का एक-दूसरे की तुलना में स्पष्टता पता लगाया जा सके और एमओपीटी द्वारा अनुपालन करने में विफलता से सभी प्रशुल्कों पर स्वतः रोक और कुछ प्रशुल्कों में संभावित वापसी होगी ।

भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई)

- (i) पिछले वर्ष की तुलना में 2001 से 2002 की अवधि में ध्रुपट लगभग 13% बढ़ गया है, जो एक सराहनीय कार्यनिष्पादन है । इसके परिणामस्वरूप, उत्पन्न राजस्व भी बढ़ गया है और वे मजदूरी की वृद्धि आदि के कारण अतिरिक्त व्यय को पूरा करने के लिए पर्याप्त होंगे ।
- (ii) अध्यक्ष ने बोर्ड की बैठक में हंगित किया है कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने अपनी बुद्धि से पहले पत्तनों द्वारा प्रस्तावित संशोधन की दरें अनिवार्यतः कम कर दी हैं । यह स्पष्टता दर्शाता है कि पत्तन ने मुख्यतः इस कारण से प्रशुल्कों में ऐसी उच्च वृद्धि का प्रस्ताव किया है, क्योंकि यह महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से किसी भी प्रकार केवल घटी हुई वृद्धि स्वीकृत करने की प्रत्याशा करता है ।
- (iii) एमओपीटी द्वारा यह स्पष्ट किया गया है कि प्रचालन व्यय को नियंत्रित किया गया है, वास्तव में नीचे लाया गया है, जबकि प्रचालक आय बढ़ गई है । इस प्रकार, दरों के मान में वृद्धि का कोई मामला नहीं है । वृद्धि की मांग करने का एकमात्र कारण कर्मचारियों की पेंशन निधि को निधियां अंतरित करना प्रतीत होता है।
- (iv) हम एमओपीटी के दरों के मान में किसी वृद्धि के पक्ष में नहीं हैं और इसे इस मुद्दे पर निर्णय करने के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की समझ पर छोड़ते हैं ।

मुरुगाव जहाजी कुली संघ (एमएसए)

- (i) प्रस्ताव पर प्रयोक्ताओं के साथ उनके विचार प्राप्त करने के लिए चर्चा नहीं की गई थी ।
- (ii) कार्गो प्रहस्तन श्रमिक प्रभारों में उर्ध्वमुखी वृद्धि के प्रस्ताव पर विलय समझौते के समझौता ज्ञापन में विशिष्ट समझौते के अनुसार बोर्ड की सिफारिश के लिए सलाहकार समिति के साथ चर्चा नहीं की गई थी ।
- (iii) मजदूरी/लेवी की पुरानी प्रणाली के रूपान्तरण के समय नई दरें मूल रूप से तीन वर्षों की अवधि के लिए परिकल्पित की गई थीं, तथापि इस प्राधिकरण के अनुरोध के अनुसार उस पर दिनांक 16 जुलाई, 2001 से दो वर्षों की अवधि के लिए सहमति हुई थी । चूंकि, यहां तक कि एक वर्ष भी पूरा नहीं हुआ है, इसलिए प्रशुल्क को 10% तक बढ़ाने के नए प्रस्ताव का औचित्य नहीं है ।

- (iv) जैसा नीचे इंगित किया गया है, जहाजी कुलियों को कुछ राहत देने की काफी संभावना है :-
- (क) पत्तन द्वारा वर्ष 2002-2003 के लिए पूर्वानुमानित व्यय 19.52 करोड़ रुपए है, जिसे 16.50 करोड़ रुपए होना चाहिए था, क्योंकि व्यय की कतिपय मदें दोहराई गई हैं। यहां 4.5 करोड़ रुपए का स्पष्ट अधिशेष है।
- (ख) वर्ष 2002-2003 के पूर्वानुमानित व्यय में प्रबंधन और सामान्य व्यय शीर्ष के अधीन अवशिष्ट प्रशासनिक व्यय के लिए 1.26 करोड़ रुपए शामिल हैं, जो इस तथ्य के दृष्टिगत अनावश्यक प्रतीत होता है कि प्रशासन कर्मचारियों (अर्थात् मुख्य प्रबंधक, सीएचएलडी, तृतीय श्रेणी और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी) के लिए वेतन और भत्ते प्रदान किए जा चुके हैं।
- (ग) पेंशन निधि के अंतरण के लिए प्रदान की गई 3.60 करोड़ रुपए की राशि को मार्च, 1998 में समाप्त वर्ष के लिए एमडीएलबी के तुलन पत्र के अनुसार उपदान निधि और पेंशन निधि के अतिरिक्त बोनस निधि, प्रारक्षित निधि, कल्याण निधि के अधीन उपलब्ध अधिशेष निधियों में समायोजित किया जा सकता था। दिनांक 1 अप्रैल, 1998 से एमडीएलबी के एमओपीटी में विलय के बाद पिछले तीन वर्षों के दौरान सीएचएलडी द्वारा अधिशेष भी प्राप्त किया गया होगा।
- (v) इस स्थिति में कार्गो प्रहस्तन कामगारों की नई भर्ती अपेक्षित नहीं है, क्योंकि उनकी औसत तैनाती लगभग 10 से 12 दिन प्रतिमाह है। विरले अवसरों पर पोतों के समूहीकरण के मामले में श्रमिकों की कमी को बाहरी श्रमिकों के नियोजन की अनुमति देकर अथवा अल्पावधिक प्रहस्तन करने वाले कामगारों को नियुक्त करके अथवा उन्हें समायोपरि कार्य की अनुमति देकर पूरा किया जा सकता है, क्योंकि नई भर्ती से प्रतिवर्ष 1.50 लाख रुपए से अधिक की लागत आ सकती है।
- (vi) प्रति टन दर निकालते समय यह सावधानी रखनी चाहिए कि परिकलन वास्तव में अदा की गई मजदूरी पर आधारित हों न कि उच्चतम मजदूरी सीमा पर।
- (vii) कुछ नए कार्गो के लिए दरों के प्रस्ताव पर समझौता द्वारा यथापेक्षित काम पर लगाए व्यक्तियों के मान, आधार, प्रचार आदि के संबंध में जहाजी कुलियों के साथ चर्चा नहीं की गई है। परिकलन की विधि के संबंध में सीएचएलडी द्वारा हमें कोई उचित स्पष्टीकरण नहीं दिया गया था। इसलिए, प्रस्ताव पर उसे चर्चा के लिए उठाए जाने के पूर्व दुबारा विचार करना अपेक्षित है।
- (viii) सामान्य कार्गो यातायात में काफी वृद्धि से सुधरी हुई वित्तीय स्थिति के कारण सीएचएलडी की दरें संशोधित करने की आवश्यकता प्रतीत नहीं होती।
- (ix) ऊष्णपूरणी भुगतानों और अन्य संबद्ध बकाया भुगतानों, जिसके लिए सरकार ने कोई वित्तीय सहायता नहीं दी है और ये भुगतान जहाजी कुलियों द्वारा पूर्णतः निपटा दिए जाते हैं, के कारण विशिष्ट वित्तीय वधनबद्धता पूरी करने के लिए सृजित कई विशेष लेवी (सामान्य लेवियों के अतिरिक्त) हैं, इसलिए उसे जारी रखने का कोई औचित्य नहीं है, क्योंकि पत्तन और गोदी कामगारों के लिए वर्तमान मजदूरी करार वीडीए को छोड़कर किसी परिवर्तन के बिना वर्ष 2007 तक वैध है।
- (x) गैंग कामगारों के अनियोजन के बदले ग्रेब प्रचालन के लिए मजदूरी के 230/460% की दर पर आनुमानित लेवी जारी नहीं रहेगी, क्योंकि केवल नियमित हस्तचालित प्रहस्तन के लिए केवल बहुत कम गैंग मैन हैं और यहां तक कि अगर उनकी ग्रेब प्रचालक पोतों द्वारा अपेक्षा भी होती है, सीएचएलडी उसकी आपूर्ति करने की स्थिति में नहीं है।
- (xi) यातायात में वृद्धि और औसत नियोजन में गिरावट मुख्यतः रिलिंग की बजाय ग्रेब की उच्चतर क्षमता के साथ प्रहस्तन की सुधरी हुई विधि के कारण है।
- (xii) 10% की वृद्धि यातायात को पंजिम और करवार के निजी पत्तनों की ओर भेज देगी। पहले से ही उच्च प्रहस्तन प्रचारों के कारण मंजोरी/जुआरी की नदियों के तट पर उतराई के वैकल्पिक स्थानों का पता लगाने का प्रयास

जारी है। कलकत्ता, मुम्बई और कोचीन जैसे पत्तन व्यय को घटाकर प्रहरतन प्रभारों में कमी करने की चर्चा कर रहे हैं।

- (xiii) पुराने स्लैबों के व्यवहार्य यूनिटों में संशोधन करने (एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित) और मूल रूप से अपनाए गए अक्टूबर, 2000 के मजदूरी दरों के मान के आधार पर और नए मर्तो किए गए लोगों के लिए जनवरी, 2002 के मजदूरी वेतनमान के आधार पर भी दरों के परिकलन के बारे में प्रस्ताव (चूंकि, मौजूदा ओ. कांश कामगार नए हैं और उन्हें मजदूरी का वास्तविक भुगतान निम्न मजदूरी दरों के आधार पर किया जाता है) विचारार्थ प्रस्तुत किया जाता है।

3.2. उपरोक्त प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों में से प्रत्येक की एक प्रति पृष्ठभूमि संबंधी जानकारी के रूप में एमओपीटी को भेजी गई थी।

4. जीएमओईए ने बाद में यानान्तरक समझौता लेवी के मुद्दे पर अपनी अतिरिक्त टिप्पणियां अंग्रेजित की हैं और कहा है कि एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित लेवी अति खतरनाक, अनुचित, अनावश्यक और कानून के प्राधिकार और क्षेत्राधिकार रहित है। लेवी प्रदान की गई सेवाओं के लिए फीस प्रभार की प्रकृति की है और चूंकि, एमओपीटी द्वारा यानान्तरक प्रचालनों को कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती, इसलिए प्रस्तावित लेवी पूर्णतः अनुचित है। इन बिंदुओं को प्रमाणित करने के लिए न्यायिक आयोगों, उच्च न्यायालय और भारत के सर्वोच्च न्यायालय के सम्म कानूनी कार्यवाहियों की प्रतियां प्रस्तुत की गई हैं। जीएमओईए ने इस मामले के विभिन्न पहलुओं की चर्चा की है और इस प्राधिकरण से माननीय उच्च न्यायालय के सम्म अंतिम सुनवाई के लिए लंबित विभिन्न अपीलों के अंतिम रूप से निपटाए जाने तक इस मामले पर निर्णय स्थगित रखने का अनुरोध किया है।

5. गोवा कस्टम हाऊस एजेंट एसोसिएशन, दि इंडियन नेशनल शिपओनर्स एसोसिएशन और कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (इंडिया) ने अभी तक कोई टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की हैं।

6. एमओपीटी ने बाद में इस प्राधिकरण से अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित सुधार सम्मिलित करने का अनुरोध किया है—

1997 के अधिनियम 15-भाग-1-महापत्तन द्वारा भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की पहली अनुसूची में किए गए संशोधन के अनुसरण में

- (i) '200 से 3000 जीआरटी तक के पोतों' पर पत्तन देयता की प्रस्तावित प्रभारता के बदले, पोतों का विवरण 3000 जीआरटी तक पोतों के रूप में संशोधित किया जाता है।

जब पोत अनुमत्य समय से अधिक रुकता है, तब बर्थ किराया प्रभार के संग्रहण के लिए प्राक्धान का परिवर्धन

- (ii) स्थिरक भार समाप्त करने के समय में 5 घंटे से कम करके 3 घंटे करने का प्रस्ताव किया गया है। प्राक्धान वर्णन करता है — बर्थ सं० 9 में स्थिरक भार समाप्त करने का अनुमत्य समय 3 घंटे होगा और उसके बाद सामान्य बर्थ किराया का पांच गुना दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा। प्राक्धान के नीचे निम्नलिखित जोड़ा जाता है :—

“प्रभाव प्रति घंटे अथवा उसके भाग तक घटाया जाता है अर्थात् किसी पूरक प्रभार अथवा छूट के बिना जो पोत पर लागू हो सकता है। यह पोत के बर्थ में रुकने की संपूर्ण अवधि के लिए लागू सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त होगा।”

7. प्रस्ताव की प्रारम्भिक संवीक्षा पर एमओपीटी से प्रस्ताव से उत्पन्न तथा साथ ही क्रमशः कार्गो-संबद्ध प्रभारों और पोत-संबद्ध प्रभारों से संबंधित इस प्राधिकरण के दिनांक 2 जून, 2000 और 9 अगस्त, 2001 के आदेशों से उत्पन्न विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। उठाए गए कुछ महत्वपूर्ण प्रश्नों का सारांश नीचे दिया गया है :—

- (i) यह प्रष्टि करना कि यातायात के पूर्वानुमान पंचवर्षीय योजना के पूर्वानुमानों के अनुसार हैं ।
- (ii) किए गए/किए जाने वाले निवेशों की तुलना में सृजित क्षमता और संपूर्ण पत्तन की क्षमता और क्षमता उपयोग के साथ अतिरिक्त निवेशों के कारण यातायात में वृद्धि इंगित करना ।
- (iii) विनियमन तथा घट-बढ़ के कारण बॉलर में मूल्यवर्गित पोत-संबद्ध प्रमारों से अतिरिक्त आय शामिल करना ।
- (iv) सरकार की नीति, जो पोत-संबद्ध प्रमारों के लिए लागत विवरण में इस समायोजन के कारण अतिरिक्त आय के लिए लेखाकरण आवश्यक बनाती है, के अनुसार विदेशगामी और तटीय पोतों के लिए प्रशुल्कों के बीच 30% की असंगति बनाए रखना ।
- (v) मूल्यहास, जिसने केवल 35% की वृद्धि दर्शाई है, के सहित अन्य प्रचालन लागतों की तुलना में वर्ष 1999-2000 से 2003-2004 की अवधि के दौरान प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिब्यय (एमएंडजीएओएच) में लगभग 54% की वृद्धि स्पष्ट करना और किए गए लागत नियंत्रण और लागत कमी के मध्यावधिक सुधारात्मक उपायों और उसका प्रभाव, अगर कोई हो, को भी इंगित करना ।
- (vi) लगभग 2% से 5% की वर्तमान मुद्रास्फीति दर के दृष्टिगत वर्ष 2003-2004 में प्रचालन लागत और प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिब्यय में वर्ष 2002-2003 के अनुमानों के 10% द्वारा वृद्धि का औचित्य बताना ।
- (vii) इसके परिकलन का आधार स्पष्ट करते हुए एफएमई में वास्तविक पेंशन/उपदान/पेंशन का संरक्षीकरण/अवकाश नकदीकरण/स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति स्कीम के अधीन देय विशेष प्रतिपूर्ति के लिए प्रावधान के अतिरिक्त लागत विवरण में पेंशन निधि में अंशदान को शामिल करने का औचित्य देना ।
- (viii) अगस्त, 2001 में पोत-संबद्ध प्रमारों के संशोधन के समय यथा प्रस्तुत इसके आबंटन का आधार इंगित करते हुए कार्यकलाप-वार/उप-कार्यकलाप वार चालू पूंजीगत कार्य सहित पूंजीगत परिसंपत्तियों की सूची प्रस्तुत करना ।
- (ix) लगाई गई पूंजी में शामिल कार्यशील पूंजी का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करना ।
- (x) नए सामान्य कार्गो बर्थ और रेलवे सुविधाओं की इष्टतम क्षमता और प्राप्त किए जाने के लिए क्षमता उपयोग इंगित करना ।
- (xi) ईएलटी स्कीम का पृथक लेखा रखने के संबंध में अपनाई गई व्यवस्था की धर्मा करना और आय तथा व्यय का ब्यौरा प्रस्तुत करना ।
- (xii) पोतों की कतिपय श्रेणी पर एकमुश्त बर्थ किराया लगाने का प्रावधान हटाने के कारण राजस्व की जटिलता समायोजित करने की विधि ।
- (xiii) बर्थ खाली करने और निर्यातक को नौका उतराई समय के आबंटन के लिए टीएम/डीसी द्वारा नोटिस जारी करने हेतु कार्यनिष्पादन मानदण्ड ।
- (xiv) बंकरिंग प्रभार, विशेषकर टैंकर के माध्यम से तेल/जल की आपूर्ति, जहां स्पष्टतः कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है, का प्रस्ताव करने के लिए तर्काधार/आधार ।
- (xv) भूखण्ड आय के विभिन्न स्लैब के संदर्भ में छूट की मात्रा निर्धारित करने का आधार ।
- (xvi) प्रहस्तन की लागत और उत्पादकता स्तर, जिसकी पिछले तीन वर्षों के औसत के संदर्भ में समीक्षा की अपेक्षा है, के संदर्भ में वस्तु-वार कार्गो प्रहस्तन क्रमिक प्रभार के लिए प्रस्तावित दरों का औचित्य देना (और ब्यौरेवार परिकलन प्रस्तुत करना)।
- (xvii) (क) 128 एकड़ भूमि पर पट्टा किराया माफ करने के राज्य सरकार के आश्वासन के बदले वर्ना से मुरुगाव तक 4 लेन वाला सड़क के निर्माण के बारे में वर्तमान स्थिति ।
(ख) सड़क परियोजना में एमओपीटी द्वारा किया जाने वाला कुल प्रस्तावित निवेश और पड़ने किया जा चुका निवेश तथा वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के दौरान किया जाने वाला प्रत्याशित निवेश ।

- (ग) इस सड़क के प्रयोग के लिए चुंगी प्रभार, अगर कोई हो, के संग्रहण के बारे में इंगित करना और अगर हो तो कुल वसूली योग्य चुंगी में से एमओपीटी का हिस्सा ।

8. एमओपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का प्रत्युत्तर दिया है । अपेक्षित व्यौरे प्रस्तुत करने के अतिरिक्त उसके द्वारा वर्णित महत्वपूर्ण बिंदुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) लागत विवरण (प्रारूप 111) में अपनाए गए यातायात के आंकड़े अनुमानित बजट अनुमानों और दसवीं पंचवर्षीय योजना के पूर्वानुमानों के अनुसार हैं, तथापि वर्ष 2001-2002 में 204 लाख टन के पूर्वानुमान की तुलना में वर्ष के दौरान प्राप्त वास्तविक यातायात 229.27 लाख टन था । लागत विवरण को वर्ष 2001-2002 (अनन्तिम) के वास्तविक आंकड़े सम्मिलित करते हुए उचित रूप से संशोधित किया गया है ।
संगत वर्षों अर्थात् 2002-2003 और 2003-2004 के दौरान पत्तन ने विकासात्मक स्कीमों, जिसमें मौटे तौर पर मौजूदा सुविधाओं का प्रतिस्थापन, यात्री यातायात के लिए अतिरिक्त सुविधाओं का सृजन और पर्यावरण प्रबंध प्रणाली सुनिश्चित करना शामिल है, के लिए क्रमशः 30.86 करोड़ रुपए और 107.94 करोड़ रुपए का परियोजना निर्धारित किया है । बंधघाट डॉलफिन्स के निर्माण जैसी उपरोक्त कई स्कीमों सामान्य कार्यों के लिए 2 मिलियन टन की अतिरिक्त क्षमता सृजित करेंगी । वास्को खाड़ी में बहुप्रयोजनीय सामान्य कार्यों बर्थ के निर्माण जैसी अन्य स्कीमों में वर्ष 2003-2004 के दौरान ही चालू होना प्रत्याशित है । यह वास्को खाड़ी में 3 बर्थ का निर्माण शामिल करते हुए एक बड़ी परियोजना होगी और इसके वर्ष 2007 में ही पूरा होने की प्रत्याशा है ।
इन सभी कारकों को ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2003-2004 के लिए यातायात का पूर्वानुमान 22.15 मिलियन टन लगाया गया है, जो दसवीं योजना दस्तावेजों के अनुसार है ।
- (ii) प्रत्येक वर्ष के लिए 3% की दर पर संगणित विनिमय दर घट-बढ़ के कारण अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित पोत-संबद्ध प्रभारों से अतिरिक्त आय सम्मिलित की गई है । तथापि, विनिमय दर की घट-बढ़ बिल्कुल वितीय मद है और इसके उर्ध्वमुखी अथवा अधोमुखी घटने-बढ़ने की संभावना है, और इसका प्रशुल्क ढांचे के संशोधन पर कोई प्रमाण पड़ना आवश्यक नहीं है । इसके अतिरिक्त, हमारे प्रशुल्क ढांचे में डॉलर दरों को समायोजित करने की कोई प्रणाली नहीं है, जब रुपया अमरीकी डॉलर की तुलना में बढ़ता है । एमओपीटी का यह विचार है कि विनिमय दर में घट-बढ़ को दर के संशोधन के लिए हिसाब में नहीं लिया जाना चाहिए ।
- (iii) विदेशगामी और तटीय पोतों की दरों के बीच 30% का अंतर बनाए रखने के संबंध में अगर तटीय पोतों के संबंध में पोत-संबद्ध प्रभार रुपए में लगाया जाता है तो उसे रुपए और अमरीकी डॉलर के बीच विनिमय समानता के साथ गति बनाए रखने के लिए हर बार बढ़ाया जाता है, जिसे अल्प तटीय यातायात आत्मसात करने की स्थिति में नहीं होगा । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा सितम्बर, 2001 में अनुमोदित 15% की हाल की वृद्धि का परिणाम तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क में 80% की वृद्धि हुआ है, जिसका तटीय व्यापार जगत द्वारा प्रतिरोध किया गया था । इसलिए, इस कार्य में भारतीय रुपए की दरों और अमरीकी डॉलर मूल्यवर्गित दरों, दोनों में 50% की वृद्धि की गई है ।
- (iv) प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिचयों में 54% की वृद्धि 4 वर्षों (वर्ष 1999-2000 से 2003-2004 तक) की अवधि में हुई है और इसमें व्यय की मदें जैसे, गैर-प्रचालन विभागों के वेतन और मजदूरी, इंजीनियरी वर्कशॉप उपरिचय, धिकित्सा व्यय, सामान्य सुविधाओं के लिए अभिप्रेत विद्युत और जल की लागत, भंडार रख-रखाव, श्रमिक कल्याण व्यय और अन्य अवशिष्ट प्रशासन और सामान्य उपरिचय, जो प्रकृति में नियत है और ऐसे व्यय की काफी अधिक प्रतिशतता अनियंत्रणीय है, शामिल होती हैं । प्रचालन व्यय को नियंत्रित करने के हर प्रयास किए गए हैं, जिसका साक्ष्य वर्ष 2000-2001 में व्यय को 141.63 करोड़ रुपए से वर्ष 2001-2002 में घटाकर 133.09 करोड़ रुपए करने से मिलता है और इसे वर्ष 2002-2003 में 134.53 करोड़ रुपए के स्तर पर बनाए रखा जा रहा है ।
सामान्य मुद्रास्फीति दर लगभग 8.5% प्रतिवर्ष है, तथापि वर्ष 2002-2003 के लिए प्रस्तावित वृद्धि केवल 1.08% है । वर्ष 2001-2002 के दौरान टेलीफोन, आतिथ्य शुल्क, सम्मेलन और संगोष्ठियों, खेल परिषद, विज्ञापन और प्रचार, सांस्कृतिक व्यय, दान और खेल अकादमी के व्यय आदि के अधीन विवेकाधीन लागतों को नियंत्रित करने के प्रयास किए गए थे ।

- (v) वर्ष 2003-2004 में प्रचालन लागत और प्रबंधन का सामान्य उपरिष्यय महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार 10% बढ़ा दिया गया है। उपभोक्ता मूल्य सूचकांक संख्या के अनुसार दिनांक 1.4.2001 से 30.6.2001 की तिमाही के लिए औद्योगिक महंगाई भत्ता प्रतिशतता 28.4% और दिनांक 1.4.2002 से 30.6.2002 की तिमाही के लिए यह 34.9% पर था अर्थात् वर्ष के दौरान 8.5% की वृद्धि हुई। दिनांक 1.1.1997 से 30.6.2002 तक सूचकांक प्रतिशतता वृद्धि 34.9% है अर्थात् 5 वर्षों की अवधि में 7% की समग्र वृद्धि हुई।
- (vi) तलकर्मण पर व्यय को पत्तन सेवाओं और बर्थ किराए के बीच संबंधित क्षेत्रों में तलकर्मित गाद की मात्रा के अनुपात/आधार पर विभाजित किया जाता है और वह तदनुसार लागत विवरण में सम्मिलित रहता है।
- (vii) एफएमआई को घटाकर एफएमई के संबंध में संगत वर्षों के लिए आंकड़ों में पेंशन, वेतन आदि की बकाया राशि जैसी पिछले वर्षों से संबंधित कोई मद विहित नहीं होती और आय की अपेक्षित दर चालू और भावी वर्षों की आवश्यकताओं के आधार पर निकाली गई है।
- (viii) पेंशन निधि के संबंध में केंद्रीय सरकार ने सभी पत्तनों को सुझाव दिया है कि उन्हें अपनी वित्त व्यवस्था की योजना इस प्रकार बनानी चाहिए कि सीमांत लाभों और मासिक पेंशन के भुगतान का ध्यान रखने के लिए पेंशन निधि सृजित की जाएगी। पेंशन निधि इस प्रकार सृजित की जानी चाहिए कि पेंशन निधि का स्वचालित प्रचालन पत्तन को पेंशन बिल के कारण दबाव से प्रतिरक्षित करेगा। इस उद्देश्य के दृष्टिगत परामर्शदाता मैसर्स प्राइसवाटरहाऊस कूपर्स लिमिटेड को पत्तन की पेंशन निधि आवश्यकताओं का बीमांकिक मूल्यांकन करने का अनुरोध किया गया था और दिनांक 31 मार्च, 2001 को संग्रहित देयता 284.64 करोड़ रुपये निकाली गई है। उनसे 10 वर्षों की अवधि में अर्थात् वर्ष 2010 तक पेंशन निधि के लिए प्रत्येक वर्ष एक नियत राशि आबंटित करते हुए एक पेंशन निधि बनाने का भी सुझाव दिया गया है। यहां तक कि यद्यपि परामर्शदाताओं द्वारा इंगित आंकड़े अधिक हैं फिर भी वर्ष 2002-2003 के लिए 15 करोड़ रुपये और वर्ष 2003-2004 के लिए 25 करोड़ रुपये का सांकेतिक प्रावधान किया गया है। चूंकि, यह एक सांविधिक भुगतान है इसलिए इस निधि को सृजित करने की आवश्यकता है और निधि के आत्मनिर्भर बनने तक नियमित पेंशन भुगतान केवल सामान्य राजस्व से किया जाना होगा।
- (ix) इस अवलोकन के संबंध में कि कुछ कार्य दोनों वर्षों में आते हैं, यह बताया गया है कि वर्ष 2002-2003 के दौरान निवल ब्लॉक की सूची में दो नौका अनलोडर शामिल किए गए हैं, जो वर्ष 2002-2003 के दौरान अपना पूरा होना प्रदर्शित करते हैं। वर्ष 2003-2004 के दौरान यह प्रत्याशा की जाती है कि 2 और नौका अनलोडर चालू किए जाएंगे। चूंकि, वर्ष 2001-2002 के लिए अंतिम लेखे को अंतिम रूप दिया जा रहा है इसलिए, वर्ष 2001-2002 के निवल ब्लॉक की सूची में केवल ऐसी स्कीमें विहित हैं, जिन्हें पूरा कर लिया गया है और जिन्हें चालू कार्य से परिसंपत्ति लेखे में ले जाया गया है। वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के लिए सूची में उपयुक्त समायोजन किए गए हैं और परिसंपत्तियों को संगत उप-कार्यकलाप/कार्यकलाप के एवज में अभिज्ञात किया गया है।
- निवल ब्लॉक के आंकड़ों में वृद्धि एमओएचपी के प्रतिस्थापन/सुधार और मौजूदा क्षमता बनाए रखने और अक्षम/पुराने/खराब आधारभूत संरचनाओं को समय-समय पर प्रतिस्थापित करके प्रदान की गई सेवाओं में सुधार प्रदान करने की दृष्टि से अन्य संयंत्रों/उपस्करों में परिवर्धन की प्रकृति में है। जहां तक एमओएचपी का संबंध है, प्राप्त/नौवहन प्रणालियों के पुनरुद्धार से औसत उत्तराई/लदान दर काफी बढ़ गया है जिसमें बर्थ सं० 9 का 100% से अधिक उपयोग हुआ है।
- गैर-मौजूद परिसंपत्तियों की लागत अब प्रस्तुत निवल ब्लॉक के आंकड़ों से हटा दी गई है और वर्ष 2001-2002 में आवश्यक प्रविष्टियां की गई हैं।
- (x) वर्ष 1999-2004 की अवधि के लिए कार्यशील पूंजी का ब्यौरा उसी आधार पर प्रस्तुत किया जाता है, जैसा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा सुझाव दिया गया है। बकाया 4.83 करोड़ रुपये के विविध देनदार, जिसे पिछले संशोधन के दौरान महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमति नहीं दी गई थी, को विधि सचिव, भारत सरकार के आदेशों के अनुसार वर्ष 2002-2003 के दौरान वसूल किया जाएगा। इसी प्रकार वर्ष 1999-2000 में गंडार मूल्य में 708.37 लाख रुपये के अंतर, जिसकी महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमति नहीं दी गई थी, को वर्ष 2000-2001

में घटाकर 285.43 लाख रुपए कर दिया गया है । आगे समंजन चल रहा है और अंतर को पूर्णतः समंजित कर दिया जाएगा ।

- (xi) वर्ष 1999-2000 और 2000-2001 के लिए सांविधिक प्रारक्षित निधियों का वास्तविक अंतरण क्रमशः 10.32 करोड़ रुपए और 11.60 करोड़ रुपए रहा है, जो प्रशुल्क संशोधन के लिए लगाई गई पूंजी के 6% के बराबर अर्थात् संबंधित वर्षों के लिए 171.69 लाख रुपए और 193.41 लाख रुपए हैं ।

वर्ष 2001-2002 के दौरान पत्तन ने 6.5 करोड़ रुपए का निवल अधिशेष (अनन्तिम) अर्जित किया, जो दो सांविधिक प्रारक्षित निधियों में विनियोजन के लिए पर्याप्त नहीं हो सकता ।

- (xii) नौवहन को जलापूर्ति के लिए लागत विवरण नौवहन और आंतरिक खपत के बीच जलापूर्ति की लागत को विधिवत विभाजित करते हुए तैयार किया गया है । प्रबंधन और सामान्य लागतें महानगरीय प्रशुल्क प्राधिकरण के दिनांक 9 अगस्त 2001 के आदेशानुसार नौवहन और आंतरिक खपत के लिए जलापूर्ति की मात्रा के आधार पर विभाजित की जाती हैं । पत्तन की कॉलोनी में रहने वालों से आंतरिक खपत के लिए वसूली योग्य जल प्रमारों को प्रबंधन और सामान्य व्यय के एवज में समंजित किया जाता है ।

नौवहन को जलापूर्ति एक पृथक् सेवा और उप-कार्यकलाप है और उसके लिए तैयार किया गया लागत विवरण ऐसी सेवा प्रदान करने के लिए व्यय की गई लागत, जो आय से प्रतिसंतुलित हो जाती है, दर्शाता है ।

- (xiii) पोत-संबद्ध प्रमारों के संशोधन के समय दिए गए पूर्वानुमान वर्ष 2000-2001 के संशोधित अनुमान, वर्ष 2001-2002 के बजट अनुमान और वर्ष 2002-2003 के लिए पूर्वानुमानित आंकड़े थे । परंतु, जब सामान्य संशोधन प्रस्ताव दिए गए, तब वर्ष 2000-2001 के लिए वास्तविक आंकड़े उपलब्ध थे और बोर्ड ने भी वर्ष 2001-2002 का संशोधित अनुमान और वर्ष 2002-2003 का बजट अनुमान अनुमोदित कर दिया था । इसलिए, अनिवार्यतः केवल उन आंकड़ों को अपनाना होगा ।

बजट अनुमान में आय और व्यय के पूर्वानुमान वास्तविक आधार पर दिए जाते हैं । इन्हें वास्तविक आंकड़ों की प्रवृत्ति पर और बोर्ड द्वारा विधिवत अनुमोदित प्रयोक्ता हिताधिकारियों के साथ घनिष्ठ संपर्क में तैयार किया जाता है ।

- (xiv) वर्ष 1999-2000 और 2000-2001 के लिए निवल ब्लॉक के जोड़ में कोई भिन्नता नहीं है । उपरोक्त दो वर्षों के लिए सामान्य कार्गो और अयस्क तथा बर्थिंग, बंधन और क्रेन शुल्क के लिए निवल ब्लॉक के बीच अंतर बर्थिंग सं० 10 और 11 के 3921.37 लाख रुपए के निवल ब्लॉक का बर्थिंग, बंधन और क्रेन शुल्क से सामान्य कार्गो और अयस्क को अंतरण के कारण है । बर्थ 8 और 9 का निवल ब्लॉक कार्गो सेवाओं अर्थात् क्रमशः पीओएल तथा एमओएचपी से संबद्ध है । चूंकि, बर्थ की क्षितिजाकार सतह कार्गो के प्रयोग के लिए अभिप्रेत है, इसलिए बर्थ सं० 10 और 11 का पूंजी मूल्य कार्गो प्रहस्तन और भंडारण कार्यकलाप को अंतरित किया गया है । इस अंतरण के कारण पत्तन को कोई लाभ उपार्जित नहीं हो रहा है, क्योंकि वर्तमान कार्य पोत-संबद्ध प्रमारों और कार्गो-संबद्ध प्रमारों को शामिल करते हुए सामान्य संशोधन है ।

- (xv) लागत विवरण में ईएलटी आय और प्रचालन आय तथा व्यय के भाग के रूप में उस पर संज्ञेय व्यय शामिल होता है, तथापि स्पष्टता के प्रयोजनार्थ, एमओएचपी की उत्पादकता सुधारने के लिए ईएलटी स्कीम के अधीन खर्च किए गए अभिज्ञेय व्यय और प्राप्तियों पर प्रोफार्मा लेखा प्रदान किया जाता है ।

- (xvi) एमओपीटी प्रत्येक प्रवेश के लिए पोतों पर पत्तन देयता प्रभारित करने के पत्र में है ।

- (xvii) विशेष दर, जिसे पहले प्रतिपूरक टनमार कर कहा जाता था, का संग्रहण आंकलन और संग्रहण की सुविधा के लिए पोत स्वामियों से नौभरण के लिए लौह अयस्क लाने वाली नौकाओं पर संग्रहित किया जा रहा है ।

- (xviii) रद्दकरण प्रमारों की सीमा प्रदान की गई सेवाओं में शामिल लागत वसूल करने की दृष्टि से व्यापक बनाई गई है । इसी प्रकार, तरंग-रोध के पश्चिम में यानान्तरकों के दोहरे बैंकिंग के प्रभार लागू अंतरण प्रभार के दुगुने पर नियत किए जाते हैं, जो दोहरे बैंकिंग की सेवाओं की लागत पर आधारित हैं ।

- (dx) (क) बर्थ सं० ९ में लौह अयस्क पोतों पर बर्थ किराया प्रभारों और लंगरगाह प्रभारों के संबंध में पत्तन बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त विदेशगामी पोतों के लिए 4560.23 अमरीकी डॉलर और 50,000—1,00,000 डीडब्ल्यूटी आकार के तटीय पोतों के लिए 149702.50 रुपए का एकमुश्त प्रभार लगाया जाता है। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने पोत-संबद्ध प्रभारों से संबंधित दिनांक 29 अगस्त, 2001 के अपने आदेश में इंगत किया है कि एकमुश्त प्रभार एक संशोधित जीआरटी आधारित बर्थ किराया प्रभार, जिसका प्रस्ताव इस संशोधन में किया गया है, निकालकर आत्मसात किया जाएगा। ऐसा करते हुए, यह अपलोकेन किया गया था कि पोतों की कतिपय श्रेणियां हैं, जिनके लिए यहां तक कि यद्यपि जीआरटी समान है, परंतु उनका डीडब्ल्यूटी भिन्न होता है अर्थात् कोई 50,000—1,00,000/—रुपए डीडब्ल्यूटी की सीमा में और अन्य या तो कम अथवा अधिक की सीमा में हो सकते हैं। इसलिए, स्पष्ट विभेद प्राप्त करने के लिए 50,000—1,00,000 डीडब्ल्यूटी की सीमा के अधीन पोतों को पृथक रूप से दर्शाया जाता है। इसी प्रकार, 1,80,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक वाले पोतों के मामले में, बर्थ किराया प्रभार में 25% की दर पर रियायत को जीआरटी आधारित दर में आत्मसात करने की आवश्यकता है।
- (ख) बर्थ खाली करने और निर्यातक को नौका उतराई समय के आबंटन के लिए टीएम/डीसी द्वारा नोटिस जारी करने के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड के संबंध में, कार्गो कार्य पूरा करने के बाद पोत के लिए अनुमत्य समय 3 घंटा है। अगर पोत बर्थ खाली करने के लिए तैयार नहीं है तो अधिक रुकना हतोत्साहित करने और शीघ्रतापूर्वक बर्थ खाली करने का और पोतों को प्रोत्साहित करने के लिए सामान्य दर का 6 गुना बर्थ किराया लगाना प्रस्तावित है। इसी प्रकार, एमओएचपी से संबद्ध उतराई जेट्टी को खाली करने के लिए नौका को 15 मिनट की छूट अवधि दी जाती है। अगर नौका उस समय सीमा को पार करती है तो 227.70 रुपए प्रति घंटा पर बर्थ किराया प्रभार लगाया जाना प्रस्तावित है। चूंकि, उपरोक्त लेवी पोत/नौका के शीघ्र आने-जाने को प्रोत्साहित करने के रूप में है, इसलिए उन परिस्थितियों, जिनमें ये प्रभार लगाए जाने योग्य नहीं हैं, को सूचीबद्ध करना संभव नहीं है।
- (ग) बंकरिंग सुविधा प्राप्त करने के लिए पोतों/नौकाओं को बर्थ के किनारे आना पड़ता है। चूंकि, प्रभार इस प्रयोजन के लिए लगाए जाने योग्य हैं और सेल तथा जल की आपूर्ति के लिए टैंकरों पर लगाए जाने वाली प्रवेश फीस के रूप में हैं, जिसे सेवा प्रदायकों से संग्रहित किया जाना प्रस्तावित है।
- (घ) 30 टन के बोलाई पुल के लिए मौजूदा टग किराया दर 50% तक बढ़ाई जानी प्रस्तावित है। 30 टन बोलाई कर्षण शक्ति से अधिक के नए टग, जिन्हें शीघ्र ही चालू किया जाएगा, के लिए पूंजी लागत और प्रचालन की लागत के आधार पर एक नई दर का प्रस्ताव किया गया है।
- (ङ) विशेष दर के संबंध में, जिसे अन्यथा पूर्व दरों के मान में प्रतिपूर्ति टनभार कहा गया था, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिनांक ९ अगस्त, 2001 के आदेशानुसार नौकाओं द्वारा पत्तन सुविधाओं के प्रयोग के लिए पहले कार्गो हिताधिकारियों की बजाय अब पोतस्वामियों/एजेंटों से एकत्रित की गई है। पोत हिताधिकारियों से इस विशेष दर को एकत्र करने के विरुद्ध शिपिंग एजेंटों से अम्यावेदन प्राप्त हुए हैं, क्योंकि यह प्राथमिक तौर पर कार्गो हिताधिकारियों से एकत्र करने के लिए है। इसे, तदनुसार महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का आदेश जारी करने के लिए पोत-संबद्ध प्रभारों के साथ विलय किए बिना अलग रखा गया है।
- (च) यानान्तरक विशेष प्रभारों को प्रारंभिक लदान और चढ़ाने के लिए बोर्ड द्वारा क्रमशः 5.40 रुपए प्रति टन और 2.70 रुपए प्रति टन बढ़ा दिया गया था। यानान्तरक स्वामी — मैसर्स वी०एम० सलगांवकर एण्ड ब्रदर्स लिमिटेड और मैसर्स वी०एस० डेम्पो एण्ड कंपनी ने बोर्ड द्वारा यानान्तरक प्रभारों में वृद्धि को उच्च न्यायालय के समक्ष चुनौती दी थी, जिसने यह निर्णय लिया था कि विशेष प्रभारों में वृद्धि लदान क्षमता में वृद्धि के समानुपात में होनी चाहिए थी और तदनुसार 30% और 20% की वृद्धि लागू करके आंकड़े तैयार किए।
- पत्तन न्यास ने उच्च न्यायालय के आदेश को उच्चतम न्यायालय के समक्ष चुनौती दी, जिसने अपने दिनांक 11.९.1996 के आदेश द्वारा निर्णय दिया था कि यह सांविधिक उपबंध द्वारा शामिल मामला होने के कारण और साथ ही संविदा को उच्च न्यायालय को उसमें कोई हस्तक्षेप नहीं करने और अधिनियम के अन्य उपबंधों के अधीन से

विशेष प्रमारों की वैधता लाने के अपने अनुरोध के लिए प्रेरित करना चाहिए था, एक कार्य था, जो हमारी दृष्टि में भ्रांतिपूर्ण था। धारा 48 एकमात्र उपबंध थी, जो मामले से संबंधित होती थी। जब बोर्ड द्वारा कहे जाने पर विशेष प्रमार को अत्यधिक अथवा अनुचित पाया गया था, तब उच्च न्यायालय के पास प्रतिवादियों के पक्ष में रिट जारी करने का कोई कारण नहीं था।

उक्त सिविल अपील में याचिकादाताओं और प्रतिवादियों ने एक समझौता विलेख/सहमति शर्तें दाखिल की हैं और उक्त अपील उच्चतम न्यायालय द्वारा निपटा दी गई थी, क्योंकि दोनों पार्टियां सहमत हो गई कि उक्त दरें समझौता विलेख के पैरा 1 (iv) के अनुसार बोर्ड द्वारा उसकी सांविधिक शक्तियों के प्रयोग में संशोधित किए जाने तक लागू रहेंगी। इसलिए, प्रस्तावित संशोधन उच्चतम न्यायालय के निर्णय का उल्लंघन नहीं है।

- (xxiii) पत्तन के पास 35,544 टन कार्गो रखने की क्षमता सहित सीमित भांडागारण सुविधा है। सामान्य कार्गो यातायात प्रोत्साहित करने के लिए भांडागारण प्रमारों में होने वाले 419% के घाटे की बजाय भांडागारण प्रमारों में केवल 25% की वृद्धि करना प्रस्तावित है। पत्तन के समीपस्थ अन्य भाण्डागारों की दरें संग्रहित और प्रस्तुत की जाएंगी।
- (xxiv) कार्गो प्रहस्तन श्रमिक प्रमारों की वस्तु-वार लागत अलग से नहीं रखी जाती/उपलब्ध नहीं रहती है। इसलिए, 3 वर्षों के लिए प्रहस्तन किए गए प्रति ह्रक वस्तुवार टनमार की उत्पादकता इंगित करते हुए एक विवरण प्रस्तुत किया जाता है।
- (xxv) पत्तन ने एमओपीटी में कंटेनर प्रचालकों के प्रयोग के लिए निजी पार्टी से किराए पर लिए रीच स्टैकर के कम उपयोग की समीक्षा की है। रीच स्टैकर कंटेनर प्रचालकों को उच्चतर उपयोग प्रोत्साहित करने के लिए किराया प्रमार की निम्न दरों पर उपलब्ध कराया जाता है। कंटेनर प्रचालकों के लिए केवल पत्तन के रीच स्टैकर का प्रयोग अनिवार्य बनाया गया है। यहां तक कि यद्यपि पत्तन इस कार्यकलाप के अधीन हानि उठा रहा है, केवल 25% वृद्धि प्रस्तावित है।
- (xxvi) 128 एकड़ अन्तरीप भूमि के विषयगत क्षेत्र का स्वामित्व 850/-रुपए प्रति वर्गमीटर पर ली गई भूमि के मूल्य का 10% होते हुए स्टाम्प शुल्क, पंजीकरण प्रमार आदि के लिए 3.41 करोड़ रुपए के भुगतान के एवज में एमओपीटी को स्थानान्तरित की गई है।

सड़क परियोजना में प्रस्तावित कुल निवेश 20 करोड़ रुपए है। किया जा चुका निवेश 16.68 करोड़ रुपए है और वर्ष 2002-2003 तथा 2003-2004 के दौरान प्रत्याशित निवेश क्रमशः 1.68 करोड़ रुपए और 1.34 करोड़ रुपए है।

चार लेन वाली सड़क के निर्माण की परियोजना आगे निधिकरण और भारत में सभी महापतन को संपर्क माध्यम प्रदान करने के लिए भारत सरकार द्वारा लिए गए नीतिगत निर्णय के भाग के रूप में परियोजना के तीव्र कार्यान्वयन के लिए अप्रैल, 2001 से भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा अधिग्रहित की गई है और परियोजना के संपूर्ण विषयीय नियंत्रण की देखरेख भी उनके द्वारा की जा रही है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने मुरुगाव पत्तन सड़क कंपनी लिमिटेड के नाम से एक कंपनी भी गठित की है और उसे नई दिल्ली में पंजीकृत किया गया है। चुंगी प्लाजा आदि गठित करने के तौर-तरीके भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा तैयार किए जा रहे हैं।

- (xxvii) एमओएचपी के माध्यम से निर्यातित लौह अयस्क और गुटिका (पिलेट्स) पर अधिमार छूट स्कीम के अधीन भूखण्ड आय के स्तर की समीक्षा करने के लिए न्यासी बोर्ड के समक्ष उसकी दिनांक 28 दिसम्बर, 2001 को हुई बैठक में प्रस्तुत प्रस्ताव बोर्ड द्वारा भूखण्ड क्षमता की आय के प्रारंभिक स्तर के नियतन में आधार के साथ मामले की पूर्व पृष्ठभूमि से संबंधित पूर्ण ब्यौरे के साथ पुनः प्रस्तुत करने के लिए आस्थगित कर दिया गया था। इस संबंध में वर्णित बिंदुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (क) एमओएचपी में लगाए जाने वाले प्रहस्तन प्रमार प्रारंभ में संयंत्र से 8 मिलियन टन के ब्रेक समान धुपुट पर प्रहस्तन किए गए अयस्क/गुटिका के 27.56 रुपए प्रति टन पर नियत किए गए थे, जो प्रति पोत 45000 टन के प्रत्याशित औसत नौभरण आकार द्वारा प्रहस्तन प्रचालकों की संगत विभिन्न लागतों के साथ नौवहन प्रणाली और अन्य प्रशंसनीय सुविधाओं के धुपुट पर आधारित थे।

- (ख) फरवरी, 1983 में संशोधन में मूल्यहास, ब्याज और आय पर वर्धित लागत द्वारा 0.86 रुपए प्रति टन की वृद्धि अपेक्षित थी। बर्थ सं० 9 पर प्रहस्तन किए गए सभी लौह अयस्क/गुटिका पर भूखण्ड किराया प्रमारों के लिए 8.80 रुपए प्रति टन का अधिभार लगाने का भी प्रस्ताव किया गया था। विचारित दृष्टिकोण पर किराया प्रभार अंततः प्रहस्तन दर में आत्मसात् हो जाएगा, एक बार जब 8 मिलियन टन (अथवा प्रत्येक पृथक निर्यातक के भूखण्ड की सामान्य क्षमता का 8 गुना) के धुपुट का इष्टतम स्तर पहुंच जाता है, इसके साथ-साथ छूट की एक स्कीम का प्रस्ताव किया गया था, जिसे भूखण्ड धारित करने वाले प्रत्येक निर्यातक द्वारा निम्नलिखित तरीके से एक वर्ष की अवधि के लिए उठाया जा सकता है।

वर्ष के लिए प्राप्त कुल आय का स्तर		वर्ष के लिए प्रहस्तन किए गए कुल टनभार पर अनुमत्य छूट की दर
अंकित भूखण्ड क्षमता का 6.25 गुना		1.00
6.50	—तदैव—	2.00
6.75	—तदैव—	3.00
7.00	—तदैव—	4.00
7.25	—तदैव—	5.20
7.50	—तदैव—	6.40
7.75	—तदैव—	7.60
8.00	—तदैव—	8.80

- (ग) मुरुगाय पत्तन (एमओएचपी बर्थ सं० 9 अयस्क और गुटिका का नौभरण तथा संबद्ध मामले) विनियमन, 1979 लौह अयस्क/गुटिका के प्रत्येक निर्यातक के लिए उसकी कुल निर्यात क्षमता के अनुसार ऐसे भूखण्ड के रूप में न्यूनतम वार्षिक कारोबार नियत करने के लिए बर्थ सं० 9 में लौह अयस्क/गुटिका भंडारण भूखण्ड के आबंटन की व्यवस्था करता है।

- (घ) भूखण्ड उपयोग और कारोबार के आधार पर प्रोत्साहन/छूट की स्कीम की लगाए जाने वाले प्रहस्तन प्रभार के साथ नीचे यथा इंगित समीक्षा (मूल दर तथा राश्व ही दर के संबंध में पात्रता स्तर बढ़ाकर) जुलाई, 1988 में की गई थी। इस स्कीम से एमओएचपी वर्ष 1985-88 में 7 मिलियन टन के लक्ष्य को पार करने में समर्थ हुआ और धुपुट को और 8 मिलियन टन तक के स्तर तक बढ़ाने के लिए प्रयास किए गए थे।

कारोबार का एक स्तर प्राप्त करने पर	अनुमत्य छूट की दर रुपए प्रति टन
अंकित भूखण्ड क्षमता का 7.25 गुना	1.00
अंकित भूखण्ड क्षमता का 7.50 गुना	2.00
अंकित भूखण्ड क्षमता का 7.75 गुना	3.20
अंकित भूखण्ड क्षमता का 8.00 गुना	4.50

- (ङ) यह स्कीम इष्टतम कारोबार प्राप्त करने के लिए संयंत्र के क्षमता उपयोग को सुधारने के लिए थी और संयंत्र का कार्यनिष्पादन के एक अनवरत नौका अनलोडर का संस्थापन, (ख) प्राप्ति प्रणाली में वृद्धि कार्य/नौका अनलोडर को पुनरुज्जीवित करना और (ग) विद्युत की अबाधित समर्पित आपूर्ति के लिए मैसर्स आरएसपीसीएल के साथ विद्युत क्रय करार करना, में चर्चा किए गए कारणों से प्रतिवर्ष 8 मिलियन टन की संस्थापित

प्रहस्तन क्षमता से अधिक हो सकता था । एमओएचपी के कामगारों के लिए एक उपयुक्त प्रोत्साहन स्कीम भी लागू की गई है ।

- (च) इसलिए न केवल शामिल अतिरिक्त लागत वसूल करने के लिए बल्कि संयंत्र की क्षमता और भूखण्ड आबंटितियों द्वारा भूखण्ड क्षमता का कारोबार बनाए रखने के लिए भी अधिमात्र छूट स्कीम की समीक्षा करना आवश्यक है । भूखण्ड आबंटितियों का कार्यनिष्पादन अंकित भूखण्ड क्षमता के 9.5 गुने पर भूखण्ड कारोबार का स्तर, जिसे संयंत्र वर्ष 2000-2001 के दौरान 10.67 मिलियन टन का प्रहस्तन करके प्राप्त कर सकता है, संशोधित करके भूखण्ड के इष्टतम उपयोग में सहायक होने के लिए सुधारा जा सकता है ।

9. एमओपीटी ने पत्तन प्रयोक्ताओं के निवेदन पर टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं, जिनका सारांश नीचे दिया गया है—

जीएमओईए की टिप्पणियों पर

- (i) जीएमओईए की प्रतिनिधि यथा, मैसर्स बिलिमोरिया एण्ड कंपनी ने प्रस्ताव पर कार्य करने और तैयार करने के लिए ब्यौरेवार अन्तर्दृष्टि प्रदान करने के लिए बोर्ड की दिनांक 27 फरवरी, 2002 को हुई बैठक में यथानिर्णीत कार्यवाही में अपनाए गए आंकड़ों की यथातथ्यता को व्यक्तिगत रूप से सुनिश्चित किया है और वे संतुष्ट थे कि प्रस्ताव लेखापरीक्षित आंकड़ों पर आधारित है । यह अभ्युक्ति कि पत्तन इच्छापूर्वक प्रस्ताव को बढ़ाने का प्रयास करता है, अत्यधिक आपत्तिजनक है । पत्तन एक पारदर्शी प्रणाली अपना रहा है और इस कार्य में केवल प्रमाणित आंकड़े ही अपनाए जाते हैं ।
- (ii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण पत्तन के प्रशुल्क नियत करने का प्राधिकारी है । एमओपीटी ने महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप में संगत सूचना प्रस्तुत की है और यह इस प्राधिकरण के निर्देशों का पालन करने के लिए दायित्वाधीन है ।
- (iii) पेंशन निधि के लिए वार्षिक अंशदान परामर्शदाता मैसर्स प्राइसवाटरहाऊस कूपर्स लिमिटेड और क्राइसिल एडवाइजरी सर्विसेज द्वारा पत्तन न्यास के निगमीकरण पर अपनी रिपोर्ट में निर्धारित दिनांक 31 मार्च, 2001 को 264.64 करोड़ रुपए की पूर्व संग्रहित देयता के एवज में निर्मित करना वांछित है । सरकार ने भी पेंशन देयता को उन्मुक्त करने के लिए निधि निर्मित करने हेतु निर्देश जारी किए हैं । वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के लिए अंशदान परामर्शदाताओं द्वारा सुझाव और सरकार द्वारा दिए गए निर्देश के अनुसार क्रमशः 15.20 करोड़ रुपए और 25.20 करोड़ रुपए प्रस्तावित हैं । इस राशि में से 20 लाख रुपए प्रत्येक दो वर्षों के लिए बीमा निधि हेतु है । इन राशियों को वेतन और मजदूरी के आधार पर विभिन्न उप-कार्यकलापों में विभाजित किया जाता है ।
- (iv) सेवानिवृत्ति लाभों के लिए अदा की जाने वाली देयता के वर्तमान मूल्य का अनुमान परामर्शदाताओं द्वारा बीमांकिक मूल्यांकन पर किया गया है । बीमांकिक मूल्यांकन के आधार पर ऐसी देयता का अनुमान इंस्टीच्यूट ऑफ चार्टर्ड एकाउन्टेन्ट्स ऑफ इंडिया द्वारा जारी कर्मचारियों के वित्तीय विवरण में सेवानिवृत्ति लाभों के लेखाकरण पर लेखाकरण मानक 15 (एस 15) द्वारा वर्ष 1995 में अनिवार्य बनाया गया है । दिनांक 31 मार्च, 2001 को 264.64 करोड़ रुपए पर नियत बीमांकिक मूल्यांकन नीचे दिए गए ब्यौरे के अनुसार किया गया है :-

सेवानिवृत्ति लाभ	दिनांक 31.3.2001 को बीमांकिक मूल्यांकन के अनुसार संग्रहित देयताएं (करोड़ रुपए)	निधि शेष (दिनांक 31.3.2000 को) (करोड़ रुपए)
पेंशन	184.51	4.83
उपदान	34.62	
अवकाश नकदीकरण	21.54	शून्य
चिकित्सा लाभ	23.97	शून्य
जोड़	264.64	4.83

- (v) प्रचलित लेखाकरण कार्यविधि के अनुसार कर्मचारियों के सभी सेवानिवृत्ति-पश्चात् लाभ, जिससे सेवानिवृत्ति उपदान, अर्जित अवकाश का नकदीकरण, परिवर्तित पेंशन, पेंशन भुगतान, स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति स्कीम के अधीन अनुग्रह राशि, सेवानिवृत्ति-पश्चात् चिकित्सा लाभ आदि शामिल हैं, को एफएण्डएम व्यय के अधीन नामे डाला जाता है।
- (vi) वर्ष-दर-वर्ष आधार पर वार्षिक वेतन के एवज में उपदान के लिए व्यवस्था करने की कार्यविधि सरकार का निर्देश है।
- (vii) किसी पत्तन की उसके निधि प्रबंध के संबंध में दक्षता पर किसी प्रतिनिधि द्वारा प्रश्न नहीं उठाया जा सकता।
- (viii) प्रस्तुत किए गए एमओएचपी के आंकड़े प्रकाशित लेखे, बजट अनुमान और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर जारी निर्देशों के अनुसार हैं। एमओएचपी खण्ड में आय का कोई कम अनुमान नहीं है।
- (ix) मध्यधारा/किनारे में लदान किए गए अयस्क पर घाटशुल्क से आय और पोतों के प्रारंभिक लदान/ऊपर चढ़ाने के लिए यानान्तरक पर विशेष प्रभार महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के निर्देशानुसार एमओएचपी के कार्यकलाप के अधीन शामिल किया गया है। यह प्रभार मध्यधारा में प्रहस्तन किए गए कार्गो के लिए है और इसलिए एमओएचपी की प्रहस्तन दर का निर्धारण करने में शामिल नहीं किए जा सकते।
- (x) यातायात न्यासी बोर्ड/पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा यथानुमोदित पूर्वानुमानित परिवर्तनों के साथ वास्तविक राशियों की प्रवृत्ति पर आधारित है। एमओएचपी (वर्ष 1978 में संस्थापित और अक्टूबर, 1979 से वाणिज्यिक रूप से प्रचलित) पूर्णतः मूल्यहासित है और इसलिए क्षमता बनाए रखने के लिए लदान तथा उत्तराई प्रणाली के लिए अतिरिक्त पुर्जों/उपस्करों के प्रतिस्थापन की अपेक्षा है। इसलिए, वर्ष 2001-2002 से 2003-2004 तक के दौरान पूंजी व्यय का पूर्वानुमान 52.53 करोड़ रुपए तक है।
- (xi) पत्तन नौचालन क्षेत्र और आधारभूत ढांचे पर यानान्तरकों द्वारा लदान के लिए नौकाओं द्वारा लाए गए कार्गो से बिखराव होता है, जिसे उसके अनुरक्षण के लिए साफ करने की आवश्यकता है। अनुरक्षण तलकर्षण पर किया गया व्यय प्रति वर्ष 12 करोड़ रुपए है।
- (xii) पूरक बर्थ किराया और लंगरगाह शुल्क के अधीन ईएलटी की आय तथा छूट का हिसाब भी उप-कार्यकलाप बर्धिंग और बंधन के अधीन रखा जाता है। आय और व्यय का प्रोफार्मा लेखा तैयार और अलग से महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाता है।
- (xiii) प्रचालन लागत नियंत्रित करने के हर प्रयास किए गए हैं, जो इस तथ्य से स्पष्ट है कि प्रचालन व्यय, जो वर्ष 2001 में 141.63 करोड़ रुपए था, कम होकर वर्ष 2001-2002 में 133.26 करोड़ रुपए (अनन्तिम) हो गया है और इसे वर्ष 2002-2003 में 134.53 करोड़ रुपए तक प्रतिबंधित करने का प्रस्ताव है। वर्ष 2003-2004 के लिए 10% की दर पर प्रस्तावित वृद्धि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा दर संशोधन कार्य में अनुपालन की जाने वाली सामान्य पद्धति के अनुसार है।
- (xiv) संगत वर्षों के लिए लगाई गई पूंजी पर ब्यौरेवार आंकड़े महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को भेज दिए गए हैं। सामाजिक परिसंपत्तियों के संबंध में, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने दिनांक 2 जून, 2000 के आदेश के पैरा 13 (xii) द्वारा अवलोकन किया है कि चूंकि पत्तन न्यास सार्वजनिक निकाय हैं, इसलिए स्कूल, सड़कें आदि कतिपय सुविधाएं प्रदान करने का बोझ अनिवार्यतः पत्तन न्यासों पर पड़ेगा। ऐसी परिसंपत्तियों के सृजन में निवेश पर किसी आय की अनुमति नहीं देकर पत्तन न्यास को दंडित करना उपयुक्त नहीं हो सकता।
- एमओएचपी पूर्णतः मूल्यहासित है और यह निर्धारित क्षमता से ऊपर कार्यरत है। बीमा साधनों को इसके रख-रखाव और सक्षम कार्यकरण के लिए बनाए रखना आवश्यक है।
- (xv) 1,60,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक के पोतों पर अनुमत्य 25% की रियायत को मूल दर में ही उपयुक्त रूप से सम्मिलित किया गया है।
- (xvi) समायोजनों के प्रभाव के संबंध में कोई टिप्पणी नहीं की गई है, क्योंकि जीएमओईए द्वारा दिए गए आंकड़े पत्तन न्यास के प्रकाशित आंकड़ों पर आधारित नहीं हैं।

- (xvii) भूखण्ड आय पर अधिभार के संबंध में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को एक ब्यौरेवार उत्तर भेज दिया गया है।
- (xviii) यह दावा कि एमओपीटी के आंकड़ों पर विश्वास नहीं किया जा सकता, अत्यधिक आपत्तिजनक है।
- (xix) यह दावा कि लगाई गई पूंजी पर आय (आरओसीआई) 28% बढ़ जाती है और कि संशोधन, अगर कोई हो, अधोमुखी होगी, किसी तथ्य के बिना है और वास्तविक तथ्यों पर आधारित नहीं है।
- (xx) पत्तन जैसे सेवा उद्योग में उपरिषदों की प्रतिशतता उच्च होना लाजिमी है, क्योंकि कच्ची सामग्रियां सेवा की कुल लागत का भाग नहीं होती, जैसा कि विनिर्माण उद्योग में है। इन प्रमारों पर संपूर्ण रूप से विचार किया जाना होता है, कुल लागत की प्रतिशतता के रूप में नहीं। प्रचालन व्यय, जिसमें प्रशासन सामान्य व्यय शामिल होता है, को पिछले वर्ष के दौरान काफी नियंत्रित और कम किया गया है तथा यह प्रवृत्ति चालू वर्ष में भी जारी रहने की संभावना है।

जीएमओईए की अतिरिक्त टिप्पणियों पर

एमओपीटी ने यानान्तरक समझौता लेवी के मुद्दे पर श्री एसपीओ कामथ से उसके द्वारा मांगी गई कानूनी राय की एक प्रति अग्रोषित की है। वर्णन किए गए संगत बिंदुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) यानान्तरक स्वामियों की शिकायत कि चूंकि वर्ष 1985 की स्कीम जारी नहीं है, यानान्तरक स्वामियों और भूतपूर्व मुरुगाय गोदी श्रमिक बोर्ड के बीच समझौता लागू नहीं है और इसके फलस्वरूप यानान्तरक स्वामियों द्वारा बोर्ड की दिनांक 1 अप्रैल, 1988 से कोई राशि देय नहीं है, पर कार्यवाही करते हुए माननीय जिला न्यायालय ने अपने निर्णय और निर्णय के पैरा 77-1 के अपने दिनांक 7 जुलाई, 2001 के आदेश में निर्णय किया है कि वर्ष 1987 के अधिनियम की धारा 4 के उपबंध के दृष्टिगत यानान्तरक स्वामियों का दावा अस्वीकृत करने योग्य है।
- (ii) उपरोक्त निर्णय और दिनांक 7 जुलाई, 2001 की डिक्री से दुखित होकर मैसर्स बीओएम सलगांवकर एण्ड ब्रदर्स प्राइवेट लिमिटेड ने उक्त डिक्री को रद्द करने के लिए पणजी में माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष पहली सिविल अपील सं० 152 दाखिल की थी। इसी प्रकार, मैसर्स चौगुले एण्ड कंपनी प्राइवेट लिमिटेड ने उसी प्रयोजन के लिए पहली अपील सं० 154/2001 दाखिल की थी।
डिक्रियों के क्रियान्वयन, जहां तक वे बोर्ड द्वारा राशि की वसूली से संबद्ध हैं, के स्थगन के लिए आवेदन भी दोनों उपरोक्त अपीलों में दाखिल किया गया था।
उपरोक्त दो यानान्तरक स्वामियों द्वारा जीएमओईए के दिनांक 3 मई, 2002 के पत्र में अनुरोध किए गए सहित विभिन्न आधारों पर दिनांक 1 अप्रैल, 1988 से यानान्तरक लेवी के अधिशेष को चुनौती देते हुए पृथक समादेश याचिका भी दाखिल की गई थी।
- (iii) यद्यपि, उक्त याचिकाएं स्वीकार कर ली गई हैं तथापि, बोर्ड को यानान्तरक लेवी अधिशेषित करने से रोकने के लिए याचिकादाताओं की अंतरिम प्रार्थना अस्वीकृत कर दी गई थी।
- (iv) उपरोक्त पहली सिविल अपील में स्थगन आवेदन माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष दिनांक 20 मार्च, 2002 को सुनवाई के लिए आया और उसे निम्नलिखित आदेश के अनुसार निपटा दिया गया था :-
“आवेदकों द्वारा न्यायालय में आज से आठ सप्ताहों के भीतर डिक्री राशि का 50% जमा करने और जमा करने की तारीख को परिकल्पित डिक्री राशि के शेष के लिए इस न्यायालय को बैंक गारंटी प्रस्तुत करने पर, जिसे आठ सप्ताहों के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा, विविध सिविल आवेदन की प्रार्थना (क) के अनुसार न्यायालय के कार्यालय में राशि जमा कराने पर उसे राष्ट्रीयकृत बैंक अथवा स्टेट बैंक में निवेश करने के लिए कदम उठाने पर स्थगन।”
- (v) बोर्ड ने निर्णय और सिविल मुकदमा सं० 10/1985 में पारित दिनांक 7 जुलाई, 2001 की डिक्री, जहां तक यह बोर्ड के कई प्रतिवादों को अस्वीकार करने से संबंधित है, के विरुद्ध अपील भी दाखिल की है।
- (vi) बोर्ड ने पहले सिविल अपील सं० 152/2001 में प्रति-आपत्ति भी दाखिल की है। उक्त अपील और बोर्ड द्वारा

प्रति-आपत्ति में, बोर्ड ने अन्य बातों के साथ-साथ, प्रार्थना की है कि उक्त निर्णय के पैरा सं० 79 में विद्वान जिला न्यायाधीन का निष्कर्ष कि "मुकदमा करार भी समाप्त हो गया है" को आरक्षित रखा जाए ।

- (vii) इसलिए आज तक, किसी न्यायालय द्वारा बोर्ड को यानान्तरक लेवी अधिरोपित करने अथवा उसे संशोधित करने पर रोक लगाने का कोई आदेश नहीं है । उच्च न्यायालय के समक्ष केवल सिविल अपीलों और समादेश याचिकाओं का लंबित रहना ही यानान्तरक लेवी के अधिरोपण अथवा संशोधन पर रोक नहीं होता, और भी अधिक जब बोर्ड को यानान्तरक लेवी अधिरोपित करने से रोकने के लिए उपरोक्त याचिकाओं में याचिकादाताओं की अंतरिम प्रार्थना अस्वीकृत कर दी गई थी ।
- (viii) इसलिए एमओपीटी यानान्तरक लेवी और अन्य लेवी को संशोधित करने में पूर्णतः उचित है और जीएमओईए द्वारा अपने पत्र दिनांक 3 मई, 2002 द्वारा उठाई गई आपत्तियां कानून में तर्कसंगत नहीं हैं ।

एस्सार की टिप्पणियों पर

- (i) एस्सार के क्रेनों के प्रयोग से बर्थ सं० 7 में प्रचालन यानान्तरकों के प्रचालनों से पूर्णतः भिन्न है । यानान्तरक टनभार तथा साथ ही यानान्तरकों द्वारा लदान किए गए कार्गो की मात्रा बर्थ सं० 7 में प्रहस्तन की गई मात्रा की तुलना में बहुत अधिक है । यहां तक कि निर्धारित फार्मूले प्रति क्रेन प्रति पाली 1500 टन कमी प्राप्त नहीं किया गया है और इसलिए बर्थ सं० 7 में तटीय क्रेनों का प्रयोग करके कार्गो के लदान/उत्तराई के लिए पृथक दरें अपेक्षित हैं ।
- (ii) प्रति टन आधार पर लदान/उत्तराई के लिए दरें एमओपीटी, एमडीएलबी और एस्सार द्वारा हस्ताक्षरित करार पर परस्पर सहमति से निकाली गई थी । करार के अधीन स्थापित फार्मूला नीचे दिया गया है :-
- (क) विद्य-सह-क्रेन आपरेटर की कुल मजदूरी और उस पर ग्रेब प्रचालन के लिए लागू लेवी;
- (ख) ग्रेब प्रचालन के लिए कामगारों के एक दल के संबंध में लागू लेवी;
- (ग) उपरोक्त को प्रति पाली प्रति क्रेन 1500 टन द्वारा विभाजित किया जाता है ।
- (iii) यद्यपि, सहमत्य और कार्रवाई किए गए उपरोक्त फार्मूले के अनुसार दर 19.54 रुपए प्रति टन निकलती है, फिर भी संशोधित प्रस्ताव में एस्सार के क्रेन प्रचालनों के संबंध में 13.74 रुपए प्रति टन की एक प्रतिपूरक लेवी निकाली गई है । रियायत इसलिए दी गई है, क्योंकि अन्य ग्रेब पोतों के मामले में, ग्रेब प्रचालन के लिए गैंग हेतु सांकेतिक लेवी घटा दी गई है और 230% पर नियत की गई है तथा उसी सांकेतिक लेवी को फार्मूले के अनुसार लागत निकालकर लागू किया जाना है । इसलिए, 4.50 प्रति टन की दर की लेवी का अनुरोध स्वीकार्य नहीं है ।

एमएसए की टिप्पणियों पर

- (i) यह तर्क कि डॉलर की तुलना में रुपए के रूप में मूल्यहास का प्रभाव, जहां तक पोत-संबद्ध प्रभावों का संबंध है, पत्तन को लाभ पहुंचाएगा, स्वीकार नहीं किया जा सकता । विनिमय समानता में घट-बढ़ को पत्तन को अतिरिक्त आय होना नहीं माना जा सकता, क्योंकि यह पूर्ण रूप से व्यापार की आय का भाग होता है । इसके अतिरिक्त, यह संदेहजनक होगा अगर व्यापार जगत प्रतिलोम स्थिति अर्थात् डॉलर की तुलना में रुपए की बढ़ोतरी स्वीकार कर सकता है । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा जैसा सुझाव दिया गया है, विदेशगामी पोतों के संबंध में आय को वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के लिए क्रमशः 3% और 6% बढ़ा दिया गया है ।
- (ii) जहां तक यह वर्णन करता है, एमएसए की यह राय कि परस्पर आर्थिक-सहायता का आश्रय नहीं लेना चाहिए, भ्रामक प्रतीत होता है । अगर इन्हें ऐसे परिदृश्य में स्वीकार करना होता, जहां प्रचालनों के कई उप-कार्यकलाप उस पर व्यय किए गए लागतों के समतुल्य नहीं होते, यह व्यापार हिताधिकारियों के काफी बड़े वर्ग के लिए हानिकारक होगा और धीरे-धीरे सामान्य कार्गो यातायात की सतत् वृद्धि की संभावनाओं को प्रभावित करेगा । परस्पर आर्थिक-सहायता के सिद्धांत का लंबे समय से अनुपालन किया गया है और इसे प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा भी अनुमोदित किया गया है ।

- (iii) नौवहन और अन्य सामान्य प्रयोजनों को जलापूर्ति की सेवाओं की लागत को विधिवत विभाजित करते हुए लागत विवरण सभी कारकों को ध्यान में रखते हुए तैयार किया गया है। जलापूर्ति संस्थापनाओं, उसमें आधारभूत ढांचा परिवर्धनों को अनुरक्षित करने के उपरिष्य और राज्य सरकार से स्वभावतः जल की लागत विवरण में यथासंभव लिपित सेवाओं की लागत बढ़ाने के अतिरिक्त कोई विकल्प नहीं छोड़ती।
- (iv) पत्तन में आधारभूत ढांचे में परिवर्धन पर्याप्तता अथवा अन्यथा कार्गो प्रहस्तन की आवश्यकताओं को ध्यान में रखकर किए जाते हैं, अब प्रक्रियाधीन नई सुविधाएं न केवल मौजूदा लौह अयस्क प्रहस्तन दर (जैसा नौका अनलोडर्स का प्रतिस्थापन) को सुधारने, बल्कि अतिरिक्त कार्गो उत्पन्न करने के लिए सुविधाएं (जैसे ड्रॉ-रोप के पूर्व में तीन बंधन डॉल्फिन का प्रावधान) प्रदान करने के लिए भी अभिप्रेत हैं।
- (v) मालभाड़ा बाजार की दशा के संबंध में प्रस्तुत आंकड़े यद्यपि विवादित नहीं हैं, परंतु व्यापार जगत अपनी लागत/आय के ब्यौरे, जैसा वे पत्तन से मांग करते रहे हैं, प्रस्तुत करने में काफी पारदर्शी नहीं रहा है।
- (vi) पत्तन प्रतिपूर्ति टनभार कर (विशेष प्रभार) को कार्गो-संबद्ध प्रभार के रूप में मानने के लिए एमएसए के दृष्टिकोण का समर्थन करता है।
- (vii) पत्तन, एमएसए के दृष्टिकोण से सहमत है कि तटीय दरों को डॉलर संबद्ध प्रशुल्क से अलग कर दिया जाए, क्योंकि तटीय यातायात केवल भारतीय रुपए के रूप में ही किया जाता है।
- (viii) स्थिरक-भार समाप्त करने के समय में प्रस्तावित कमी में कोई परिवर्तन करने का औचित्य प्रतीत नहीं होता, क्योंकि स्थिरक-भार समाप्त करने का कार्य लदान कार्य चालू रहते समय साथ-साथ किया जाता है। इसके अतिरिक्त, स्थिरक भार समाप्त करने के किसी पृथक् समय की अनुमति देना भी आवश्यक नहीं है अगर बर्थ में कुल समय 18 घंटे से अधिक हो। यह भी देखा जाता है कि स्थिरक-भार समाप्त करने का समय (14-15 घंटे) बर्थ पर उत्पादकता को और इसके फलस्वरूप क्षमता-संबद्ध प्रशुल्क स्कीम को प्रतिकूल रूप से प्रभावित कर रहा है। आस्ट्रेलियाई और ब्राजीली पत्तनों, जहां लदान दरें यहां मौजूद दरों की दुगुनी हैं, में ऐसा कोई स्थिरक-भार समाप्त करने का समय अनुमत्य नहीं है।
- (ix) यानान्तरकों पर पॉयलिटिज के संबंध में प्रस्तावित लेवी में किसी परिवर्तन का कोई कारण प्रतीत नहीं होता, अगर इस मद में पत्तन के अनुभवों का अनुपालन करना कोई मार्गनिर्देशक हो। उदाहरणार्थ, यानान्तरकों (टी0वी0 उड़ीसा को छोड़कर) दोहरे बैंकिंग प्रचालनों के लिए उसे प्रत्येक प्रचालन और एक टग तथा पॉयलट की सेवाओं के अतिरिक्त एक पॉयलट लाच के न्यूनतम प्रयोग के लिए लगभग 3 घंटे लगते हैं। इन सेवाओं की कुल लागत अभी लगाए गए अंतरण प्रभारों का लगभग दुगुनी है। नौवहन के अतिरिक्त प्रचालनों के लिए टग को किराए पर लेने की दरें आर्थिक सहायता प्राप्त दरें हैं। टी0वी0 उड़ीसा के मामले में दोहरे बैंकिंग प्रचालनों के लिए यह तीन घंटे से अधिक लेता है और पॉयलट लांच तथा पॉयलट के प्रयोग के अतिरिक्त दो टगों का उपयोग किया गया था।
- (x) अमरीकी डॉलर के रूप में बर्थ किराया दर सुधार में वृद्धि 50,000 डीडब्ल्यूटी से 1,00,000 डीडब्ल्यूटी आकार की श्रेणी के पोतों के लिए दर में ही एकमुश्त प्रभारों को आत्मसात करने के कारण है। इसलिए प्रस्तावित दर में कोई कमी करना आवश्यक नहीं है।

मुरुगाव जहाजी कुली संघ (एमएसए) की टिप्पणियों पर

- (i) दरों के प्रस्तावित नियतन पर उसे महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को भेजने के पूर्व धर्चा करने से संबंधित मामला न्यासी बोर्ड की बैठक में उठाया गया था और कार्गो प्रहस्तन श्रमिक विभाग (सीएचएलडी) के सांविधिक प्राधिकारी द्वारा उत्तर दिया गया था कि उस पर सलाहकार समिति में धर्चा करने की अपेक्षा नहीं है। तथापि, अध्यक्ष, एमएसए के अनुरोध पर दो बैठकों एक सीएचएलडी के अधिकारी के साथ और दूसरी वित्त विभाग के अधिकारी के साथ की गई थीं। एमएसए से प्राप्त सुझाव का महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को उत्तर देने के पूर्व संपूर्ण अध्ययन करना अपेक्षित है।
- (ii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेशानुसार रेलवे प्रभार आदि और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कार्गो प्रहस्तन कामगार प्रभार भी जून, 2000 में अनुमोदित कार्गो-संबद्ध प्रभारों के सामान्य संशोधन की वैधता के साथ सह-समाप्त

- होने के लिए आदेशित थे, ताकि एमओपीटी में कम से कम सभी कार्गो-संबद्ध प्रशुल्क पर भविष्य में एक समन्वित दृष्टिकोण अपनाया संभव हो सके। उपरोक्त के दृष्टिकोण 19% की वृद्धि की समीक्षा की जानी अपेक्षित है।
- (iii) वर्ष 2002-2003 के लिए सीएचएलडी के पूर्वानुमानित आय और व्यय बजट अनुमान, जिसपर जहाजी कुली संघ के प्रतिनिधियों को भी शामिल करते हुए न्यासी बोर्ड द्वारा चर्चा की गई थी और उसे अनुमोदित किया गया था, पर आधारित है। भिन्नताएं अपशिष्ट प्रशासन, अनुग्रह राशि, अन्य विविध व्यय और पेंशन निधि को अंतरण हैं। पेंशन निधि को अंतरण के संबंध में, यह सामान्य प्रारक्षित निधि से पेंशन निधि को अंतरित किए जाने के लिए प्रस्तावित 16 करोड़ रुपए का विभाजित मूल्य है।
- (iv) (क) कार्गो प्रहस्तन कामगारों की कोई भी नहीं करने के सुझाव के संबंध में कार्गो प्रहस्तन कामगारों की आवश्यकता का आंकलन औसतन कामगारों की संख्या निर्धारित करने के लिए सही मानदंड नहीं है, बल्कि सामान्य कार्गो के बर्ध की कुल संख्या, शेडों में कार्गो पर किए गए कार्य, भरण/खाली करने का कार्य, ट्रक का लदान/उतराई, कार्गो संग्रहित करना और दैगन की सफाई, आरएण्डडी याडों में किए गए कार्य, बैचों की सफाई के लिए कामगारों की संख्या के मान के अनुसार विविध कार्य, डेक की सफाई, सख्त कार्गो का विखंडन, हुकिंग/अन-हुकिंग आदि सही मानदंड है।
- बाहरी श्रमिकों के नियोजन की अनुमति देने के सुझाव से समस्याएं उत्पन्न होंगी, इसलिए गोदी के कार्य, जिसे इस समय सीएचएलडी कामगारों द्वारा किया जा रहा है, का प्रचालन करने के लिए पत्तन में किसी निजी श्रमिक को अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (ख) अन्य कार्गो प्रहस्तन विभागों और अन्य पत्तनों के डीएलबी की तुलना में राष्ट्रीय औद्योगिक अधिकरण को प्रस्तुत सीएचएलडी का मानवशक्ति पैमाना बिल्कुल न्यूनतम है। यह मामला राष्ट्रीय अधिकरण के साथ अभी भी चल रहा है। न्यासी बोर्ड 400 कार्गो प्रहस्तन कामगारों और 200 विंघ एवं क्रेन ऑपरेटरों की संख्या को 28 फरवरी, 2001 को आयोजित अपनी बैठक में पहले ही अंतिम रूप दे चुका है। यदि श्रमिकों की स्वीकृत संख्या नहीं रखी जाती है तो इससे उच्च न्यायालय और अन्य न्यायालयों में पोटवणिक लेवी के लंबित मामलों पर प्रभाव पड़ेगा।
- (ग) जो कामगार वर्ष 2001 और 2002 के दौरान सेवानिवृत्त हो गए हैं, वे अंशदायी भविष्य निधि (सीपीएफ) के सदस्य थे और उन्होंने पेंशन तथा सेवानिवृत्ति-पश्चात् लाभों का विकल्प दिया था। सीएचएलडी में 635 पेंशनधारक, 111 पारिवारिक पेंशनधारक और 33 अनुग्रह लाभार्थी हैं। वृद्धि संबंधी देयताओं और बीमांकिक मूल्यांकन के आधार पर अनुमान और प्रावधान की कोई व्यवस्था नहीं की गई है।
- (घ) कार्गो प्रहस्तन कामगारों का मानवशक्ति पैमाना बिल्कुल न्यूनतम है और इसके आधार की समय-समय पर समीक्षा की गई थी। इसके बारे में परामर्शदात्री समिति में हमेशा विचार करना आवश्यक नहीं है और श्रमिक संघ ऐसे विचार-विमर्श की केवल अधिक प्रोत्साहनों की मांग करने के लिए प्रतीक्षा करते हैं।
- (ङ) 19% की प्रस्तावित वृद्धि प्रस्ताव के प्रपत्र-III में सीएचएलडी के लिए लागत विवरण में दिए गए परिकलन पर आधारित है।
- (च) अधिकतर कामगारों/कर्मचारियों ने सीपीएफ की बजाय पेंशन को चुना है। इसके अलावा, वर्धित उपदान निधि निर्मित करने की अपेक्षा के कारण वर्तमान प्रति टन लागत में वृद्धि हो जाएगी।
- (छ) मुरुगाव पत्तन के आसपास के लघु पत्तनों की किसी भी पहलू से तुलना नहीं की जा सकती और लघु पत्तनों में आधारभूत ढांचा भी उपलब्ध नहीं है, जबकि इस पत्तन में यह स्थायी रूप में उपलब्ध है। जो लोग निजी पत्तनों में ऐसा व्यवसाय करने के इच्छुक हैं, वे बिना किसी झिझक तथा इस पत्तन को हानि पहुंचाए बिना ऐसा कर रहे हैं।
- (v) टीएएमपी द्वारा दिनांक 28 जून, 2001 के आदेश द्वारा अनुमोदित प्रति टन वस्तुवार दरों में पूर्ववर्ती एमडीएलबी को लेवी का योजितकरण करने के एमओपीटी के प्रस्ताव पर एमएसए के साथ विस्तृत चर्चा की गई थी और सभी संबंधित

ने प्रस्ताव पर सहमति दी थी। नये रंगरूटों (अर्थात् जनवरी, 2002 के अनुसार) के लिए मजूरी पैमानों के आधार पर पुराने स्लैबों की व्यवहार्य इकाइयों में समीक्षा के बाद एमएसए द्वारा परिकल्पित दरों को उचित नहीं माना जा सकता, क्योंकि सीपीएफ के सदस्य पुराने कामगारों, जो अब बड़ी हुई पेंशन, निवृत्ति सुविधा जैसे सेवानिवृत्ति-पश्च लाभों के हकदार हो गए हैं, के कारण होने वाली देयता एमओपीटी को वहन करनी होगी।

10.1. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 28 मई 2002 को एमओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :-

मुरूगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी)

- (i) प्रस्ताव विस्तृत है, जिसके साथ व्यापक आंकड़े संलग्न हैं। न्यासी बोर्ड ने विचार-विमर्श किया, आगे जानकारी मांगी और विचार-विमर्श के दूसरे दौर के बाद यह अनुमोदित किया गया था। इस पर पर्याप्त चर्चा हुई थी।
- (ii) हमारे अनुमान वास्तविक प्रवृत्तियों पर आधारित हैं। इन्हें हमारे प्रयोजन के अनुसार तैयार नहीं किया गया है।
- (iii) (क) गत 4 वर्ष में कोई कर्मचारी नहीं लिया गया है।
(ख) पेंशन निधि सांविधिक निधि है। हम इसकी व्यवहलना कैसे कर सकते हैं? हमने बीमाकिक के परामर्श पर ध्यान दिया है।
(ग) हमने कानूनी परामर्श प्राप्त किया है। 'पोतवणिक' मद पर उच्च न्यायालय में लंबित मामले के कारण कोई प्रभाव नहीं पड़ा है।
(घ) हमने लागत कम करने के लिए विशिष्ट उपाय किए हैं। हम ब्यौरा प्रस्तुत करेंगे।
(ङ) सामाजिक लागतों को शामिल न करना अवास्तविक और अकाल्पनिक होगा। हम इस संबंध में लापरवाह नहीं हैं।
(च) पिछले संशोधन के समय मजूरी संशोधन/वीआरएस/पेंशन को हिसाब में नहीं लिया गया था।
(छ) विनियम दर घट-बढ़ के संबंध में आवश्यक समायोजन किए गए हैं।
(ज) हम एमओएचपी का आधुनिकीकरण कर रहे हैं। भारी निवेश किया जाएगा और इसलिए व्यय में अवश्य ही भारी वृद्धि होगी।
(झ) मुद्रास्फीति के संबंध में भारत सरकार थोक मूल्य सूचकांक को अपनाती है और हम उपभोक्ता मूल्य सूचकांक को अपनाते हैं, जोकि 8.5% बैठता है।
(ञ) जहां तक 3.41 करोड़ रुपये के राजमार्ग व्यय का संबंध है, 'मार्गकर' लगाने की आवश्यकता नहीं है। इस व्यय को हिसाब में नहीं लिया गया है।
(ट) जहां तक क्षमता उपयोग का संबंध है, अधिक कार्य निष्पादन उपलब्ध लचीलेपन के कारण है। निर्धारित क्षमता 19.98 एमटी है। पोत परिवहन मंत्रालय इस समय पहले निर्धारित क्षमता की जांच कर रहा है।

गोवा मिनरल ओर एक्सपोर्ट्स एसोसिएशन (जीएमओईए)

- (i) पूंजी पर आय बढ़ा-चढ़ा कर दी गई है।
- (ii) अनुमान काफी परिवर्तनीय है।
- (iii) (क) एमओपीटी की बढ़ती लागतों के कारण भारतीय लौह अयस्क निर्यात अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर बहुत कम प्रतिस्पर्धी होता जा रहा है।
(ख) अंतर्राष्ट्रीय मानक 1,00,000 एमटी लदान प्रतिदिन का है जबकि, एमओपीटी केवल लगभग 50,000 एमटी करता है।

- (ग) सामाजिक लागतें बहुत अधिक हैं ।
- (घ) जहां तक मुद्रास्फीति का संबंध है, टीएमपी ने लगभग 10% प्रतिवर्ष का कोई निर्देश नहीं दिया है। जब देश थोक मूल्य सूचकांक का अनुसरण करता है तो एमओपीटी उपभोक्ता मूल्य सूचकांक का अनुसरण कैसे कर सकता है ? उपभोक्ता मूल्य सूचकांक संगत नहीं है ।
- (ङ) पूंजीगत व्यय के परिणामस्वरूप लागत में कमी और यातायात में वृद्धि होनी चाहिए । अन्यथा, इसे 'सामाजिक व्यय' ही माना जाना चाहिए ।
- (च) पूर्वानुमानों से अनावश्यक लाभ मिलते हैं । इसे भावी प्रशुल्क संशोधन में शामिल किया जाए अथवा अब लगी हुई पूंजी को शामिल न किया जाए, वर्तमान वास्तविक आंकड़ों पर निर्णय करें और 4 वर्ष के पश्चात समीक्षा करें ।
- (छ) सरकारी ऋण की 12.5% की दर बहुत अधिक है । कृपया बाजार की वास्तविकताओं का पालन करें।
- (ज) "3% + 3%" एक विनियोजन है और लाभों के लिए "प्रभार" नहीं है । एमओपीटी एक सुनिश्चित वित्तपोषण व्यवस्था कर सकता है । उस 'निधि' से निवेशों पर कोई अन्य 'आय' नहीं हो सकती।
- (झ) कृपया लगी हुई पूंजी पर लेखापरीक्षक की रिपोर्ट देखें ।
- (ञ) क्या 'पोतांतरण पोत' धारा 50 क और 50 ख के अधीन रियायतों के लिए पात्र हैं ? टीएमपी इसे स्पष्ट करें ।
- (ट) प्लेट कारोबार के संबंध में मानदण्ड को 8एमटी से 9.5 एमटी में बदलने के तर्क को स्पष्ट किया जाए।
- (ठ) हम अनुभव करते हैं कि लौह अयस्क के लिए प्रशुल्क को बढ़ाने की बजाय कम किया जाए ।
- (iv) व्यापार जगत से कोई परामर्श नहीं किया गया । पत्तन ने सीधे न्यासी बोर्ड से संपर्क किया । बोर्ड व्यापार जगत को टिप्पणी के लिए समय देना चाहता था । ऐसा किया गया । परंतु, सभी टिप्पणियों/आपत्तियों पर कोई ध्यान नहीं दिया गया । प्रस्ताव ज्यों का त्यों बना रहा ।

मुरूगाव स्टीवडोर्स एसोसिएशन (एमएसए)

- (i) टीएमपी ने पिछली बार प्रशुल्क संशोधन के समय 2-वर्षीय चक्र दिया था । एमओपीटी 9 महीने के भीतर ही संशोधन करना चाहता है । क्यों ?
- (ii) कृपया हमारे दिनांक 25 अप्रैल, 2002 के पत्र के साथ अनुबंध-III को देखें । मद संख्या 5 (घ) और 7 (क्रमशः शेष प्रशासन और एफएमई की कुछ मदों से संबंधित) आपत्तिजनक हैं । यह तर्कसंगत दावा नहीं हो सकता।
- (iii) सीएचएलडी आगे क्रमिक भर्ती नहीं कर रहा है, जिससे वजनबद्धताओं में वृद्धि होगी ।

गोवा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (जीसीसीआई)

- (i) लागत आधारित दृष्टिकोण में लागतों की स्पष्ट परिभाषा दी जानी चाहिए और तर्कसंगत सीमाओं का उल्लेख किया जाना चाहिए ।
- (ii) 'निवल परिसंपत्ति' की कुछ मदों के बारे में हमें संदेह है ।
- (iii) हमें 'लागत प्रबंध' पर अधिक ध्यान देना चाहिए । इस संबंध में विशेषज्ञ मार्गदर्शन होना चाहिए ।
- (iv) पिछले संशोधन के बाद निवेश स्थिति में कोई विशेष परिवर्तन नहीं हुआ है ।
- (v) आरओसीई की समीक्षा के मुद्दे को टीएमपी द्वारा आयोजित की जाने वाली दूसरी कार्यशाला के लिए प्रयोजित किया जाए । हमें तब तक प्रतीक्षा नहीं करनी चाहिए, हमें इस मामले से शुरुआत करके परिवर्तन की कार्यवाही आरंभ कर देनी चाहिए ।

मुरुगाव पोत एजेंट संघ (एमएसएए)

- (i) हम जीएमओईए का पूर्ण समर्थन करते हैं ।
- (ii) वीआरसी में वृद्धि करने का कोई औचित्य नहीं है ।
- (iii) बर्थ सं० 9 में संघलन (डेब्लसिंग) समय में कमी नहीं की जाएगी । प्रस्तावित प्रमाण बहुत अधिक है ।
- (iv) '25,000 एमटी से अधिक' का एक नया स्लैब जोड़ा गया है । इसका कोई औचित्य नहीं है । इससे हमारे ऊपर बोझ बढ़ जाएगा ।
- (v) सीटीटी, जिसे अब विशेष दर कहा जाता है, कार्गो हितधारकों से वसूल किया जाना चाहिए ।

भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई)

- (i) हम एमएसएए के विचारों का समर्थन करते हैं ।
- (ii) किसी भी वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है ।

जिंदल विजयनगर स्टील लिमिटेड (जेवीएसएल)

- (i) सामान्य कार्गो के मामले में हम पतन के सबसे बड़े प्रयोक्ता हैं । तब भी हम से कोई परामर्श नहीं किया गया, हो सकता है कि ऐसे परामर्श की कोई प्रणाली न हो । एमओपीटी को इसकी शुरुआत करनी चाहिए ।
- (ii) यातायात में वृद्धि हुई है । पतन की प्रचालन आय में वृद्धि हुई है । इससे प्रहस्तन की लागत में कमी होगी । इस पर विचार किया जाए ।
- (iii) विद्युत की लागत और कलपुर्जों की लागत बर्थ सं० 10 और 11 से संबंधित नहीं है । कोई पतन उपस्कर भी नहीं है । बर्थ सं० 10 और 11 में सामान्य कार्गो को लागतों के आबंटन को अवश्य बदला जाना चाहिए ।
- (iv) (क) हमारी निकासी दर पतन द्वारा अपनाए गए मानदंड से दुगुनी है ।
(ख) हमारी यातायात मात्रा में भी काफी वृद्धि हुई है ।
(ग) हमें दोनों ओर से 'मात्रात्मक छूट' प्रदान करें । (घाटशुल्क पर अवश्य हो) ।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) प्रशुल्क वृद्धि के कारण यातायात निकटवर्ती पतनों की ओर चला जाएगा ।
- (ii) यदि बर्थ किराया केवल जीआरटी आधार पर लगाया जाना है, तब इकाई दर में भी वृद्धि क्यों होनी चाहिए ।

एमएमटीसी लिमिटेड (एमएमटीसी)

- (i) कृपया बार्ज उत्तराई के वर्तमान क्षमता स्तरों का निर्धारण करें । किसी भी नए निवेश से यदि इस क्षमता में सुधार नहीं होता है, तब यह आय के लिए पात्र नहीं होगा ।
- (ii) सभी निवेशों, विशेषकर एमओएचपी में भी इसी प्रकार की कार्यवाही करें ।
- (iii) जहां तक प्लॉट, कारोबार का संबंध है, वह टीएमपी के क्षेत्राधिकार में बिल्कुल नहीं आता है ।

10.2 संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित अनुरोध प्रस्तुत किए गए थे :-

मुरुगाव पतन न्यास (एमओपीटी)

- (i) हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के उत्तरों का समेकित खंड ।

- (ii) न्यायाधीन पोतांतरण सहमति लेवी के मामले में बम्बई उच्च न्यायालय के आदेश और उनके अधिवक्ता के कानूनी परामर्श की प्रति ।

गोवा मिनरल ओर एक्सप्लोरर्स एसोसिएशन (जीएमओईए)

- (i) विभिन्न पोतांतरण स्वामियों और पूर्ववर्ती मुरुगाव डॉक लेबर बोर्ड (एमडीएलबी) के बीच करारों की प्रतियां ।
- (ii) पोतांतरण स्वामियों और एमडीएलबी के बीच सम्पन्न करारों के समाप्त होने के बारे में दक्षिणी गोवा के जिला न्यायालय के दिनांक 7 जुलाई, 2001 के निर्णय और आदेश की प्रति ।
- (iii) बम्बई, पणजी शाखा में उच्च न्यायालय के दिनांक 12 अक्टूबर, 1994 के निर्णय की प्रति ।
- (iv) 1995 में सूचित सोसिस्टेड डी फॉरमेंटो इंडस्ट्रियल प्राइवेट लिमिटेड एवं अन्य बनाम एमडीएलबी और अन्य के मामले में उच्चतम न्यायालय के निर्णय की प्रति ।
- (v) प्रस्तुत शपथ पत्रों के सारांश की प्रति ।
- (vi) संयुक्त सुनवाई में इसके तर्कों की स्लाईड प्रस्तुति की टंकित प्रति ।

मुरुगाव स्टीवजोर्स एसोसिएशन (एमएसए)

- (i) एमओपीटी के प्रस्ताव पर टिप्पणियों वाले उनके दिनांक 25 अप्रैल, 2002 के पत्र की प्रति ।
- (ii) उनके द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों में उल्लिखित मुद्दों पर बल देने के अलावा अपने लिखित अनुरोधों में उन्होंने एमडीएलबी के लिए लेवी की दरों का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, जिसमें संशोधित रूप में सांकेतिक गैंग लेवी के घटक को भी शामिल किया गया है ।

11.1. (i) संयुक्त सुनवाई में लिये गए निर्णय के अनुसार एमओपीटी को निम्नलिखित मुद्दों पर लिखित अनुरोध प्रस्तुत करने के लिए दस दिन का समय दिया गया था :-

- (क) वीआरसी से संबंधित सभी मामलों के लिए केवल जीआरटी आधार (और डीडब्ल्यूटी आधार नहीं) अपनाना ।
- (ख) निवल ब्लॉक में परिसंपत्तियों (पूरी की गई और चालू की गई) की एक अद्यतन सूची ।

(ii) सहमति के अनुसार एमओपीटी से जीएमओईए को निवल ब्लॉक में परिसंपत्तियों (जैसाकि (i)(ख) में उल्लेख किया गया है) की एक अद्यतन सूची अग्रेषित करने का भी अनुरोध किया गया था ।

11.2. जीएमओईए से एमओपीटी से सूचना प्राप्ति की तारीख से एक सप्ताह के भीतर अपनी विशिष्ट टिप्पणियां अग्रेषित करने का अनुरोध किया गया था ।

12.1. संयुक्त सुनवाई में इस प्राधिकरण द्वारा उठाए गए मुद्दों पर एमओपीटी ने प्रत्युत्तर दिया है । एमओपीटी द्वारा उल्लिखित महत्वपूर्ण बिन्दु/अनुरोध नीचे दिए गए हैं :-

- (i) जीआरटी और डीडब्ल्यूटी के दोहरे मानदंड को समाप्त करते हुए बर्थ किराया और लंगरगाह प्रमारों की अनुसूची का पुनः वर्गीकरण किया गया है और अब सभी पोतों का केवल जीआरटी स्लैब के अधीन वर्गीकरण किया गया है ।
- (ii) बंकरिंग प्रमार के रूप में प्रस्तावित लेवी को त्याग दिया गया है और तेल/जल टैंकर के प्रवेश के लिए प्रमारों को ट्रकों के प्रवेश के लिए प्रस्तावित 'प्रवेश शुल्क' के रूप में लगाए जाने का प्रस्ताव है ।
- (iii) लौह-अयस्क पोतलदान पर 'विशेष दर' को अयस्क प्रहस्तन पर घाटशुल्क के साथ मिला दिया गया है, जिसे कार्गो हितधारक बहन करेंगे ।

- (iv) जल धारा के पश्चिम की ओर पोतांतरण के दोहरे बैंकिंग के संबंध में पाइलिटिज शुल्क को पूर्ववर्ती 'लागू शिफ्टिंग प्रभार का 2 गुना' से संशोधित करके 'लागू शिफ्टिंग प्रभार का डेढ़ गुना' कर दिया गया है ।
- (v) उत्पादकता (ईएलटी स्कीम से संबंधित) सुधारने पर होने वाले वृद्धि, पतन और निवल प्राप्तियों को दर्शाने वाला एक विवरण पूर्ववर्ती ईएलटी विवरण का अधिक्रमण करते हुए प्रस्तुत किया गया है ।
- (vi) कार्यपूर्ति की तारीख/कार्यपूर्ति की प्रस्तावित तारीख के साथ-साथ पूरी की गई/चालू की गई परिसंपत्तियों की एक सूची प्रस्तुत की गई है ।
- (vii) प्रस्तावित पूंजीगत व्यय मुख्यतः विद्यमान सुविधाओं के प्रतिस्थापन, आधुनिकीकरण और सुधार के रूप में है, जिससे अतिरिक्त यातायात का आना या पतन की क्षमता में वृद्धि होना जरूरी नहीं है । एमओएचपी का पूर्णतया मूल्यह्रास हो चुका है और माल उतराई तथा नौवहन प्रणाली का प्रतिस्थापन किया जाना आवश्यक है । पूंजीगत व्यय होने के परिणामस्वरूप, जैसाकि उल्लेख किया गया है, मरम्मत और रख-रखाव का खर्च समाप्त हो जाएगा ।
- (viii) यातायात का पूर्वानुमान समग्र आर्थिक परिदृश्य पर विधिवत विचार के साथ वास्तविक आधार पर लगाया गया है और जोकि न्यायोचित है तथा स्वीकार करने योग्य है । यातायात पूर्वानुमानों पर व्यापार हितधारकों का प्रतिनिधित्व करने वाले न्यासियों के साथ चर्चा की गई थी और वर्ष 2003-2004 के लिए इन्हें 10वीं योजना के पूर्वानुमानों को अंतिम रूप देने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा गठित कार्यदल द्वारा अंतिम रूप दिया गया था ।
- बजट अनुमानों (बीई) का अनुमोदन करते समय न्यासियों ने संदेह प्रकट किए थे और बर्थ सं० 9 पर कुल कारोबार में कमी लाने का सुझाव दिया था, जिसका 31 अक्टूबर, 2001 को आयोजित न्यासी बोर्ड की 19वीं विशेष बैठक की कार्यवाहियों में उल्लिखित के अनुसार उच्च स्तर पर पूर्वानुमान लगाया गया था ।
- (ix) बीओओटी की शर्तों पर बर्थ संख्या 5 क और 6 क को चालू करने के परिणामस्वरूप बर्थ सं० 10 और 11 से कोयले के यातायात का बर्थ सं० 5 क और 6 क की ओर विपथन हो जाएगा, जिससे पतन की प्रचालन आय में काफी कमी आएगी ।
- (x) यद्यपि, विदेशगामी और तटीय पोतों की दरों में 30% का विभेदक बनाए रखने का विरोध किया गया है, फिर भी इस विभेदक के प्रभाव को प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणों में शामिल किया गया है ।
- (xi) वित्त अधिनियम, 2002 के अनुसार पतन न्यास को निवल अधिशेष पर 35% की दर पर आयकर के साथ-साथ 5% अधिभार का भुगतान करना होगा, जोकि वर्ष 2002-2003 के लिए मोटे तौर पर 8.56 करोड़ रुपए बैठता है । यह अनुरोध है कि प्रशुल्क में प्रतिशत वृद्धि पर निर्णय करते समय इस पर भी विचार किया जाए, क्योंकि इसे लागत विवरणों में पहले शामिल नहीं किया गया था ।
- (xii) जहां तक पेंशन देयता का संबंध है, एमओपीटी ने पहले प्रस्तुत बिन्दुओं पर ही बल दिया है और परामर्शदाता की रिपोर्ट का सारांश प्रस्तुत किया है ।
- (xiii) आय पूर्वानुमानों को क्रमशः वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के लिए अमरीकी डॉलरों में मूल्यवर्गित प्रशुल्क में 3% और 6% की वृद्धि शामिल करते हुए संशोधित किया गया है ।
- (xiv) प्रचालन अनुपात वर्ष 2000-2001 में 87% के उच्च स्तर पर था और वर्ष 2001-2002 में कम करके इसे 71% पर लाया गया तथा वर्ष 2002-2003 में इसे और कम करके 70% पर लाने का प्रस्ताव है ।
- लौह अयस्क प्रहस्तन कार्यकलाप के संशोधित संयुक्त लागत विवरण को पहले प्रस्तुत विवरण के प्रतिस्थापन के रूप में प्रस्तुत किया गया है ।
- (xv) वर्ष 1999-2000, 2000-2001 और 2001-2002 के लिए बर्थवार क्षमता उपयोग प्रस्तुत कर दिया गया है ।

12.2. एमओपीटी ने पूरी की गई और चालू की गई परिसंपत्तियों की एक सूची भेजने के लिए जीएमओईए को उनके अवलोकन और टिप्पणियों के लिए 10 जून, 2002 को लिखे पत्र की एक प्रति पृष्ठांकित की है ।

13. कुछ पत्तन प्रयोक्ताओं ने एमओपीटी के प्रस्ताव पर और अतिरिक्त टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं, जिनका सारांश निम्नलिखित है :-

मुरुगाव स्टीवडोर्स एसोसिएशन (एमएसए)

एमएसए ने सीएचएलडी कामगारों की पेंशन देयता के संबंध में विचारार्थ अतिरिक्त बिन्दु प्रस्तुत किए हैं । एमएसए द्वारा प्रस्तुत बिन्दुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) - सीएचएलडी को एमओपीटी की निधियों से पूरी की जाने वाली कोई पेंशन देयता नहीं थी, क्योंकि लगभग सभी कामगार अंशदायी भविष्य निधि के अंतर्गत थे और अपनी सेवानिवृत्ति पर उन्होंने पेंशन निधि को अपना लिया था। इसलिए बोर्ड का अंशदान पेंशन निधि को अंतरित कर दिया गया था, जिसमें पेंशन देयता के परिवर्तित मूल्य और उनकी सेवानिवृत्ति से 4 वर्ष तक मासिक पेंशन देयता का हिसाब रहता है । पेंशन निधि में अंतरण के लिए भविष्य निधि में बोर्ड के अंशदान के रूप में औसतन 3.75 लाख रुपए से लेकर 4.00 लाख रुपए तक की राशि उपलब्ध रहती है, जिसमें से औसतन 1.75 लाख रुपए की राशि को पेंशन के परिवर्तन मूल्य के लिए देयता का भुगतान करने के लिए अलग से रखा जा सकता है ।
- (ii) संवितन के अनुसार सीएचएलडी की आय और व्यय का परीक्षण करने के लिए एक अलग लागत केंद्र होना चाहिए । गत 4 वर्षों और आगामी वर्षों के दौरान बेहतर सामान्य यातायात के मददेनजर, सीएचएलडी निश्चित ही औसतन 5 से 6 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष का अधिशेष अर्जित करेगा, जिससे उर्ध्वगामी संशोधन की बजाय सीएचएलडी प्रमारों में और कमी करने की गुंजाइश बनेगी ।

जिंदल विजयनगर स्टील लिमिटेड (जेवीएसएल)

संयुक्त सुनवाई के दौरान हमारे मुद्दा पर जेवीएसएल ने अपनी टिप्पणियां विचारार्थ अग्रहित की हैं । जेवीएसएल द्वारा प्रस्तुत बिन्दुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) दर संशोधन प्रस्ताव तैयार करने के लिए पत्तन ने वर्ष 2001-2002, 2002-2003 और 2003-2004 के लिए क्रमशः 20.4 मिलियन टन, 21.20 मिलियन टन और 22.15 मिलियन टन के कुल यातायात के पूर्वानुमान पर विचार किया है । चूंकि, पत्तन ने वर्ष 2001-2002 में 22.83 मिलियन टन का कुल यातायात वास्तविक रूप में प्राप्त किया है और यदि 7% की सामान्य वृद्धि मानी जाए तो वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के दौरान क्रमशः 24.54 मिलियन टन और 26.25 मिलियन टन यातायात होने की संभावना है । परिणामस्वरूप, प्रचालन आय और निवल अधिशेष आंकड़ों में भारी परिवर्तन हो जाएगा, जिसका दर संशोधन पर प्रभाव पड़ सकता है ।
- (ii) मुख्यतः विद्युत शक्ति, कलपुर्जों और निकर्षण से संबंधित लागतों में वृद्धि के कारण प्रचालन लागतों में वृद्धि के संबंध में निम्नलिखित पर विचार किया जाए :-

(क) विद्युत

अधिकतर विद्युत शक्ति का उपयोग केवल बर्थ संख्या 9 परिसर में किया जाता है । एमओपीटी का विद्युत शक्ति से चलने वाला अथवा अन्यथा कोई भी उपस्कर बर्थ संख्या 10 और 11 में सामान्य कार्गो के लदान या उतराई के लिए उपलब्ध नहीं है । ऐसी परिस्थितियों में घाटशुल्क दरों का निर्धारण करने के लिए सामान्य कार्गो पर बड़ी हुई विद्युत लागतों के आबंटन के लिए कोई औचित्य दिखाई नहीं देता ।

(ख) कलपुर्जें

चूंकि, एमओपीटी का कोई उपस्कर प्रयोग में नहीं लाया जाता, इसलिए विद्युत के मामले वाला कारण कलपुर्जें के मामले में भी लागू होता है ।

(ग) निकर्षण

जैसाकि हमारे अभ्यावेदन में स्पष्ट किया गया है और संयुक्त सुनवाई के दौरान विस्तार से जोर दिया गया है कि हम बर्थ संख्या 11 में पैनामैक्स पोत नहीं ला सकते और निकर्षण की गई गहराई का पूरा उपयोग नहीं कर पाते, इस पर भी विचार किया जाए ।

- (iii) हमने पूर्ववर्ती वर्ष की तुलना में 2001-2002 में कार्गो की मात्रा में 44% की वृद्धि की है और पत्तन में प्रहस्तन कार्यकुशलता बढ़ाने के लिए सभी प्रयास कर रहे हैं, जोकि पत्तन मानदंड की तुलना में पोतों की उच्च दर निकासी के हमारे कार्यनिष्पादन से स्पष्ट है। इसी प्रकार, हमारी कार्गो निकासी की दर भी बहुत ऊँची है, क्योंकि हमारा सारा प्रेषण 100% रेल द्वारा होता है, ताकि टीएएमपी कार्यकुशलता के लिए प्रोत्साहन देने पर विचार कर सके और उच्चतर मात्रा तथा उच्चतर निकासी दर, दोनों के लिए घाटशुल्क के लिए छूट प्रदान कर सके।

एमएमटीसी लिमिटेड (एमएमटीसी)

एमएमटीसी ने प्लॉट कारोबार के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत कर दी हैं। एमएमटीसी की टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) हम इन विचारों का पूर्ण समर्थन करते हैं कि प्रशुल्क संशोधन संबंधी एमओपीटी के अनुरोध अधिक हैं और रिकार्ड भी समर्थन नहीं करते।
- (ii) एमओपीटी ने अग्रिम तौर पर वसूल किए जाने वाले 4.50/-रुपए प्रति एमटी के रियायत के दावे के लिए पात्रता मानदंड को प्लॉट कारोबार में 8 गुना से बढ़कर 9.5 गुना वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है और यह प्लॉट कारोबार के 8 गुना (वर्तमानतः) सीमा तक प्राप्त कर लेने पर वापसी योग्य है।
एमओपीटी द्वारा वसूल किए जाने वाली 4.50 रुपए प्रति एमटी की राशि राजस्व आय नहीं है, बल्कि यह एक जमा राशि है ताकि निर्यातकों को प्लॉट का इष्टतम क्षमता तक उपयोग करने के लिए प्रेरित और संवर्धन किया जा सके। निर्यातकों के ऐसा करने में असफल रहने पर उन्हें इस प्रकार वसूल की गई राशि की वापसी अदायगी न करके दंडित किया जा सकता है। यह एक प्रशासनिक मामला है और इस प्लॉट कारोबार सीमा के प्रचालन के तौर-तरीके एमओपीटी के प्रशासनिक निर्णयों द्वारा शासित किए जाते हैं, जोकि समय-समय पर प्रयोक्ताओं के साथ संयुक्त विचार-विमर्श करके तैयार किए जाते हैं। यह प्रशुल्क विनियमन के क्षेत्राधिकार में नहीं आता।
- (iii) इस प्रणाली के कार्यान्वयन में एक जटिलता यह है कि 8 गुना की वर्तमान सीमा के आधार पर प्रत्येक निर्यातक को स्टॉट आबंटित किए जाते हैं, जोकि उनके प्लॉट क्षेत्र आबंटन के 8.5 गुना होते हैं। यदि 8 गुना से बढ़ाकर 9 गुना करने की सीमा पर कोई विचार किया जाता है, तब स्टॉट आबंटन को भी तदनुसार 8.5 गुना से बढ़ाकर 9 गुना करना होगा।
- (iv) बार्ज अनलोडर का कार्यनिष्पादन एक महत्वपूर्ण स्थान रखता है यदि पत्तन वर्तमान (उदाहरणार्थ प्रति साफ मौसम दिन के आधार पर परिकल्पित दो वर्ष के लिए विगत औसत) के अपने बार्ज उत्तरार्ध कार्यनिष्पादन में वृद्धि करने में असमर्थ रहता है, तब प्लॉट कारोबार सीमा में 9.5 गुना तक वृद्धि इतनी महत्वपूर्ण नहीं है।
- (v) टीएएमपी द्वारा ऐसा निर्देश दिए जाने की स्थिति में वर्तमान छूट प्रणाली को व्यापक अध्ययन और एमओपीटी तथा प्रयोक्ताओं के बीच विचार-विमर्श के बाद ईसीटी के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (vi) वर्तमान प्रणाली का कार्यनिष्पादन अच्छा रहा है और निर्यातकों ने प्लॉट कारोबार बढ़ाने के अपने वागदे को हमेशा पूरा किया है तथा राजस्व प्राप्ति के लिए बर्ध का अभिभाग 70% से अधिक रहा है।

14. जीएमआईए ने प्रत्युत्तर देते हुए एमओपीटी द्वारा उन्हें प्रेषित पूरी की गई और चालू की गई परिसंपत्तियों की सूची पर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं। इसने निम्नलिखित बिंदुओं का उल्लेख किया है :-

- (i) परिसंपत्तियों की सूची लगाई गई पूंजी के संदर्भ में उनके लिखित अनुरोधों और संयुक्त सुनवाई में व्यक्त संदेहों को दूर करने के लिए मांगी गई थी, क्योंकि लगाई गई पूंजी का पूर्वानुमान 2000-2001 में 19,341 लाख रुपए की तुलना में अबोध्य रूप से 2003-2004 में 35,716 लाख रुपए लगाया गया है।
- (ii) प्रस्तुत आंकड़ों से निम्नलिखित टिप्पणियाँ की गई हैं :-
(क) 31 मार्च 2002 के अनुसार परिसंपत्तियों का मूल्य नहीं दिया गया है।

- (ख) परिसंपत्तियों का वर्गीकरण नहीं किया गया है, क्योंकि हम उनका व्यवसाय खंडों (अर्थात् एमओएचपी, पीओएल, पीएमडी इत्यादि), जिसमें उन्हें लगाया गया है, के अनुसार मूल्यांकन नहीं कर सकते। इस प्रकार का विभाजन आवश्यक है, क्योंकि प्रस्तावित संशोधन विभिन्न व्यवसाय खंडों के लिए अलग-अलग है।
- (ग) प्रत्येक वर्ष के अंत में मूल्यवृद्धि/अभिवृद्धियों का लिखित मूल्य उपलब्ध नहीं है। यह आवश्यक है, क्योंकि लिखित मूल्यों का लगाई गई पूंजी के परिकलन के लिए प्रयोग किया जाता है।
- (घ) अनेक परिसंपत्तियों को प्रतिस्थापित करने और कुछ को संशोधित करने का प्रस्ताव है - 2001-2002- 47.97 लाख रुपए, 2002-2003- 2307.75 लाख रुपए और 2003-2004- 2500 लाख रुपए। चालू न की गई परिसंपत्तियों के संबंध में लगता है कि तदनुकूपी समायोजनों को छोड़ दिया गया है।
- (iii) उपर्युक्त कारणों के मददेनजर प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत आंकड़ों में पूर्वानुमानित पूंजी में वृद्धि के साथ अब उपलब्ध कराए गए आंकड़ों की तुलना करना संभव नहीं है।
- (iv) आंकड़ों का समग्र आधार पर मिलान करने का प्रयास किया गया था, परंतु एक अनुत्तरित अंतर बना रहा।

	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04
प्रति प्रस्ताव लगाई गई पूंजी	19314.18	21012.00	25785.85	35716.00
वृद्धि		1670.82	4773.85	9930.05
प्रति आंकड़ा प्रस्तुत नियत परिसंपत्तियों में अभिवृद्धि		1072.86	8419.32	8500.00
अनुत्तरित अंतर		597.96	(3645.37)	1430.05

- (v) इसके बावजूद, इन सब निवेशों से कार्गो की मात्रा में कोई और वृद्धि नहीं हुई है और न ही लागतें कम करने की कोई क्षमता दिखाई देती है। इसके विपरीत, प्रचालन लागतों और उपरिचय लागतों में 10% की वार्षिक दर से वृद्धि हो रही है। इससे पता चलता है कि ये निवेश गैर-उत्पादक हैं और इनका प्रभाव केवल मूल्यवृद्धि और पूंजीगत लागतें बढ़ाने में पड़ा है।
- (vi) प्रस्तुत आंकड़ों पर प्रथमदृष्टया डालने से पता चलता है कि 3440 लाख रुपए से अधिक की राशि आवास, सौंदर्यकरण, विद्यालयों, अस्पतालों और अन्य सामाजिक उद्देश्यों पर व्यय करने का प्रस्ताव है। केवल 2001-2002 के लिए, जहां परिसंपत्तियां पहले ही अधिग्रहीत की जा चुकी हैं, जिन परिसंपत्तियों को "सामाजिक" किस्म की माना जा सकता है, उस वर्ष में कुल वृद्धि का 20% तक वृद्धि कर देगी। किसी भी पत्तन के लिए सामाजिक परिसंपत्तियों पर इसके प्रयोक्ताओं से 19.5% तक आय और वह भी इस मात्रा में प्रस्तुत करना धृष्टता होती है। जैसाकि संयुक्त सुनवाई में टीएएमपी द्वारा सही उल्लेख किया गया है कि सड़क पर आय सड़क के प्रयोक्ताओं पर मार्ग कर लगाकर वसूल की जा सकती है, लेकिन लौह अयस्क निर्यातकों से नहीं, जोकि अपने कार्गो का पोतलदान अंतर्देशीय जलमार्गों का उपयोग करके करते हैं। यही तर्क एमओपीटी के अस्पताल (जहां रोगियों से चिकित्सा सुविधाओं के उपयोग के लिए भुगतान मांगा जा सकता है) और विद्यालय (जहां छात्रों से शुल्क वसूल किया जा सकता है) पर भी लागू होगा।
- (vii) वर्ष 2003-2004 के लिए प्रस्तावित पूंजीगत व्यय के आंकड़े जोड़ी जाने वाली/प्रतिस्थापित की जाने वाली परिसंपत्तियों की पूंजीगत लागत के अनुमान में तदर्थवाद दर्शाते हैं।
- (viii) कुछ अभिवृद्धियां प्रतिस्थापन किस्म की हैं। प्रयोक्ता प्रशुल्कों के माध्यम से "पूंजीगत संपत्तियों का प्रतिस्थापन, पुनर्स्थापन और आधुनिकीकरण" के लिए प्रारक्षित निधि में पहले ही अंशदान कर चुका है। उनके द्वारा पहले ही किए गए अंशदान (लगाई गई पूंजी का 3%) के लिए उन्हें कोई भी श्रेय नहीं दिया गया है। पत्तन प्रयोक्ताओं के लिए

यह उचित होगा कि यदि इस प्रारक्षित निधि में पड़ी राशि को लगाई गई पूंजी की राशि का परिकलन करने में नियत परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक से घटा दिया जाता है ।

(ix) यह अनुरोध किया जाता है कि :-

- (क) सभी आंकड़ों की स्वतंत्र लेखापरीक्षा फर्मों द्वारा विधिवत सचेत समीक्षा की जानी चाहिए और समीक्षा किए गए आंकड़े समीक्षक की रिपोर्ट के साथ प्रयोक्ताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किए जाएं, ताकि प्रयोक्ता वर्तमान प्रशुल्क संशोधन में आंकड़ों की सुगमता से जांच कर सकें;
- (ख) निम्नलिखित पर आय की अनुमति न दें :-
 - जिस निवेश की कारगरता कार्गो वृद्धि लागत में कमी के आर्थिक स्तरों के माध्यम से पूर्वानुमानों का घटक नहीं है, तब ऐसे निवेश अंतर्निष्ठ तौर पर अव्यवहार्य होते हैं और उनसे अधिक आय नहीं होती,
 - प्रचालनरत पूंजीगत परिसंपत्तियों पर पूर्वानुमानित व्यय, जब तक कि ये उस नियोजित नहीं करते तथा क्षमता का पूरा उपयोग नहीं करते; और
 - सामाजिक परिसंपत्तियां, क्योंकि ये उत्पादकता के साथ केवल हल्के तौर पर जुड़े होते हैं; और
- (ग) लगी हुई पूंजी, जिस पर आय अनुमत्य है, का परिकलन करने के लिए निवल ब्लॉक से "पूंजीगत परिसंपत्तियों का प्रतिस्थापन, पुनर्स्थापन और आधुनिकीकरण" के लिए प्रारक्षित निधि में शेष को कम किया जाए, क्योंकि यह शेष पूंजीगत परिसंपत्तियों की अधिप्राप्ति के लिए पतन प्रयोक्ताओं द्वारा पहले से वित्तपोषित राशि को दर्शाता है ।

15. एमओपीटी ने एमएसए द्वारा की गई टिप्पणियों का प्रत्युत्तर दिया है । उसके द्वारा प्रगत बिन्दुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) एमएसए को उनके द्वारा समय-समय पर मांगी गई सभी संबंधित सूचना उपलब्ध करा दी गई है और पतन, यदि अपेक्षित हो, कोई भी अन्य सूचना उपलब्ध कराने के लिए तैयार है । इसलिए, यह कहना सही नहीं है कि उन्हें केवल अपर्याप्त और अधूरी सूचना उपलब्ध कराई गई थी ।
- (ii) यह सही है कि टीएएमपी का दिनांक 28.6.2001 का आदेश लेवियों का प्रति टन वस्तु 2 दरों में मात्र यौक्तिकरण है, जोकि जुलाई, 2001 से प्रभावी हो गया था । टीएएमपी ने पूर्ववर्ती एमडीएलबी की लेवियों के प्रति टन वस्तुवार दर में यौक्तिकरण के संबंध में अपने दिनांक 28.6.2001 के आदेश में अनुमोदित कार्गो प्रहस्तन कामगार प्रमारों की वैधता को संशोधित कार्गो-संबद्ध प्रमारों की वैधता के साथ राह-समाप्य निर्धारित किया था, ताकि एमओपीटी में कम से कम सभी कार्गो-संबद्ध प्रशुल्कों के संबंध में सविध में कोई समन्वित दृष्टिकोण समग्र हो सके । इसलिए, यह संशोधन एमओपीटी के दरों के मान के सामान्य संशोधन के साथ-साथ किया जा रहा है ।
- (iii) पूर्ववर्ती एमडीएलबी के पुरानी श्रेणी के कर्मचारी, जिनकी मजूरी दरों पर दर संशोधन कार्यवाही में विचार किया गया है, यद्यपि हाल ही में सेवानिवृत्त हो गए हैं, उन्होंने पेंशन और सेवानिवृत्ति-पश्च लाम देयताओं को चुना है और एमओपीटी को इस बढ़ी हुई देयता को पूरा करना है ।
इसके अलावा, एमओपीटी को पतन द्वारा निर्धारित मानवशक्ति पैमाने के अधीन अपेक्षित न्यूनतम के आधार पर कामगारों की एक संख्या रखनी होगी । एमएसए उनके द्वारा मांगे गए के अनुसार पतन द्वारा पर्याप्त श्रमिकों की आपूर्ति की आशा करता है, जोकि मानवशक्ति पैमाने के आधार पर बोर्ड द्वारा निर्धारित कामगारों की न्यूनतम स्वीकृत संख्या न रखने पर पूरा करना संभव नहीं होगा ।
- (iv) यह सही है कि राजस्व खाते में दर्शायी गई कामगारों की मजूरी में वृद्धि की तुलना में सीएचएलडी कामगारों द्वारा प्रहस्तन किए गए सामान्य कार्गो यातायात की मात्रा में सतत और तीव्र वृद्धि हुई है । सभी आय और व्यय के निवल पर विधिवत विचार करने के बाद ही संशोधन के लिए अनुरोध किया गया है ।

- (v) शेष प्रशासनिक खर्चों के लिए वर्ष 2002-2003 के वास्ते अनुमानित व्यय प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन व्यय के हिस्से के लिए है, जिस निर्धारित पद्धति के अनुसार कार्गो प्रहस्तन श्रमिक कार्यकलाप के लिए विभाजित किया गया है। किसी भी सेवा की लागत का परिकलन करने के लिए न केवल प्रत्यक्ष खर्चों बल्कि सामान्य प्रशासन ऊपरिव्ययों को भी शामिल किया जाता है। परा में उल्लिखित प्रशासनिक कर्मचारियों की लागत सीएचएलडी से संबद्ध प्रशासनिक कर्मचारियों की लागत से संबंधित है और शेष प्रशासनिक व्यय में पत्तन का विभाजित एमजीए व्यय शामिल है।
- (vi) पेंशन और उपदान भुगतान के रूप में 390.00 लाख रुपए और 120.00 लाख रुपए का प्रावधान वर्ष के दौरान संभावित वास्तविक देयता पर आधारित है। आज की तारीख में, 748 पूर्व कर्मचारी पेंशनार्थकों की सूची में हैं, 33 अनुग्रह राशि लाभग्राही हैं और 58 कर्मचारी वर्ष के दौरान सेवानिवृत्त होने वाले हैं और जोकि वर्ष 2002-2003 के दौरान उपदान के लिए पात्र हैं।
- (vii) एमएसए के इस तर्क पर कि व्यय को न्यूनतम करने के लिए कामगारों की श्रेणी में कोई भर्ती नहीं की जाएगी, सहमत नहीं हुआ जा सकता। अपने आपरेटरों के लिए पत्तन के मानवशक्ति पैमाने के अधीन निर्धारित श्रमिक संख्या रखना आवश्यक है। दो सामान्य कार्गो बर्थों और मध्यधारा में कार्य करने के लिए अपेक्षित श्रमिकों के संबंध में उचित मूल्यांकन किया गया है और स्वीकृत मानवशक्ति रखी जानी है, जिसके न होने पर पत्तन श्रमिक तैनात करने की स्थिति में नहीं होगा और इसकी आय में भारी कमी होगी। जहाजी कुली निजी मजदूरों को तैनात करने की कोशिश करेंगे और पत्तन को वैध राजस्व की आय नहीं होगी।
- पत्तन अल्पावधि बुकिंग देने र जहाजी कुलियों को निजी कामगारों का उपयोग करने की अनुमति देने पर सहमत नहीं होगा, क्योंकि इससे श्रमिक संघों और पोतांतरण स्वामियों द्वारा दाखिल मुम्बई उच्च न्यायालय, गोवा बेंच के समक्ष लंबित विभिन्न रिट शिकायतों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।
- (viii) वर्तमान दर संशोधन कार्यवाही टीएएमपी द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों और प्रपत्र पर आधारित है। हम प्रत्येक 100 टन उत्पादन के लिए किसी एक स्लेब को स्वीकार करने के लिए सहमत नहीं हैं। प्रत्येक 250 टन का वर्तमान स्लेब सही कार्य कर रहा है। जबकि व्यय को न्यूनतम संभव स्तर पर रखने के सभी प्रयास किए गए हैं, फिर भी टीएएमपी द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार की गई संबंधित दर की कार्यवाही के परिणामस्वरूप 18% वृद्धि की मांग की गई है, जोकि प्रस्तावित है।
- (ix) सीएचएलडी के सीपीएफ सदस्यों/कामगारों द्वारा पेंशन स्कीम अपनाने के कारण पेंशन निधि में अंतर्गत शोधित निधि अंशदान औसतन 2.55 लाख रुपए प्रति कामगार बैठता है, जिसमें से पेंशन का परिवर्तन औसतन 1.85 लाख रुपए प्रति कामगार बैठता है। इसलिए, शेष राशि का पेंशन देयता में अंशदान नाममात्र बनता है। वस्तुतः, परिवर्तन के बाद देय औसत पेंशन लगभग 3800/-रुपए प्रतिमाह ६3मी है, जोकि महंगाई राहत में आवधिक वृद्धि के साथ वृद्धि करने के शर्तहीन है। इसलिए, बढ़ी हुई शेष राशि सेवानिवृत्त कामगारों की पेंशन देयता के लिए पर्याप्त अंशदान नहीं है।

इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है:-

- (i) जून 2000 में एमओपीटी में पत्तन संबद्ध प्रमारों के पिछले संशोधन का निर्णय लेते समय पत्तन को उसके दरों के मान की समीक्षा/संशोधन के लिए एक व्यापक प्रस्ताव तैयार करने का सुझाव दिया गया था। धूंकि, पत्तन ने प्रदान किए गए सुझाव का पालन नहीं किया और उसके बाद भिन्न-भिन्न समय पर पोत-संबद्ध प्रमारों, रेलवे प्रमारों आदि से संबंधित संशोधन प्रस्ताव दृष्टिकोण में प्रस्तुत किए, इसलिए इस प्राधिकरण ने ऐसे मामलों में संशोधित प्रमारों की वैधता को कार्गो-संबद्ध प्रमारों की वैधता के साथ सह-समाप्य निर्धारित किया ताकि एमओपीटी में सभी प्रशुल्कों पर समीक्षा के लिए समन्वित दृष्टिकोण उपलब्ध हो सके। तदनुसार, पोत-संबद्ध और कार्गो-संबद्ध प्रमार अब सामान्य समीक्षा/संशोधन के लिए देय हैं। इस पृष्ठभूमि में पत्तन ने यह व्यापक प्रस्ताव तैयार किया है।

कुछ प्रयोक्ताओं ने अगस्त 2001 में पोत-संबद्ध प्रमारों के संशोधन के एक वर्ष के भीतर इस संशोधन को समय-पूर्व कहा है। सबसे पहले, जून 2002 के बाद सभी प्रशुल्कों की समीक्षा करने का निर्णय किया जा चुका है और तदनुसार विभिन्न प्रशुल्कों की वैधता संबंधित आदेशों में निर्धारित की गई है। दूसरे, पत्तन के दरों के मान की सामान्य

समीक्षा/संशोधन का प्रशुल्कों का उर्ध्वमुखी समायोजन करने का आवश्यक कार्य के रूप में अर्थ लगाना आवश्यक नहीं है। यह पत्तन न्यास तथा साथ ही इसके प्रयोक्ताओं को समग्र वित्तीय और लागत स्थिति का आंकलन करने और प्रशुल्क ढांचे में असंगतता हटाने सहित प्रशुल्क की स्थिति को पुनः समायोजित करने का एक अवसर प्रदान करता है।

- (ii) यह प्राधिकरण पत्तन प्रशुल्कों को इस तरीके से विनियमित करने में दृढ़तापूर्वक विश्वास रखता है, जैसा बाजार की शक्तियों का प्रतिस्पर्धी वातावरण में होता है। इसके लिए प्रत्येक प्रशुल्क प्रस्तावों को विस्तृत परामर्शी प्रक्रिया, जहां प्रयोक्ता किसी भी संगत मुद्दे पर अपना विचार व्यक्त कर सकते हैं, के अधीन लाया जाता है। फिर भी, ऐसे विचारों की अनिव्यक्ति को अनिवार्यतः उग्र भाषा में सूचित करना आवश्यक नहीं है। यहां तक कि अत्यधिक कटु तथ्य भी किसी की भावना को आहत किए बिना नरमी से सूचित किया जा सकता है। परामर्श प्रक्रिया के गौरव को बनाए रखने के लिए प्रयोक्ताओं के लिए अपनी भाषा के चयन में, विशेषकर पत्तन न्यास जैसे सार्वजनिक निकाय पर टिप्पणियां करते हुए कुछ नियंत्रण बनाए रखना सुरुचिपूर्ण होगा। हम कुछ पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा उनकी टिप्पणियों में कुछ स्थानों में प्रयुक्त विद्वेष की भाषा के दृष्टिगत यह अवलोकन करने के लिए बाध्य हैं।
- (iii) पत्तन रेलवे प्रभार पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा जून, 2001 में संशोधित किए गए थे। पत्तन रेलवे प्रभार का विनियमन इस प्राधिकरण द्वारा भूतल परिवहन मंत्रालय (तत्कालीन) द्वारा प्रदान किए गए सुझाव के आधार पर हाथ में लिया गया था, यहां तक कि यद्यपि इस प्राधिकरण ने महसूस किया कि वह ऐसा करने के लिए सक्षम नहीं था। पोत परिवहन मंत्रालय ने अब अपने पूर्ण कथन को संशोधित किया है और सुझाव दिया है कि पत्तन रेलवे प्रभार का निर्णय करने के लिए सक्षम प्राधिकारी रेल मंत्रालय/रेलवे बोर्ड है। एमओपीटी ने कथित रूप से अपने रेलवे प्रभारों में वृद्धि करने के लिए रेलवे बोर्ड को एक प्रस्ताव अग्रेषित किया है। "पत्तन रेलवे" के प्रस्ताव के ब्यौरे पर गौर किए बिना एमओपीटी द्वारा अनुमोदित केवल अतिरिक्त राजस्व उत्पादन को इस विश्लेषण में संपूर्ण पत्तन की वित्तीय स्थिति का निर्धारण करते समय ध्यान में रखा गया है।
- (iv) प्रयोक्ताओं ने प्रस्ताव तैयार करने के पूर्व विचार-विमर्श की कमी के बारे में शिकायत की है। उन्होंने यह भी इंगित किया है कि न्यासी बोर्ड द्वारा की गई टिप्पणियों पर विचार नहीं किया गया है। वर्ष 1997 में यथा संशोधित महापत्तन न्यास अधिनियम प्रशुल्क प्रस्तावों को किसी महापत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित किए जाने की अपेक्षा नहीं करता। तथापि, यह प्राधिकरण न्यासी बोर्ड के माध्यम से या तो उसके अनुमोदन अथवा कम से कम उनकी टिप्पणियों के साथ प्रस्ताव भेजा जाना प्रोत्साहित करता रहा है। यहां तक कि यद्यपि, यह प्राधिकरण सभी संबंधितों को सुनवाई का अवसर प्रदान करता है, पत्तन न्यास के लिए प्रस्ताव तैयार करने के चरण पर ही अपने प्रयोक्ताओं से परामर्श करना उपयोगी होगा ताकि प्रस्तावित प्रशुल्कों में बाजार के प्रत्युत्तर भी अन्तर्निहित किए जा सकें। फिर भी, इस प्राधिकरण के लिए प्रत्येक ब्यौरे पर विचार-विमर्श करना व्यावहारिक तौर पर संभव नहीं होगा। यह अनुमोदन के चरण पर किसी समय संबंधी विलम्ब से भी बचता है, अगर बाद में हल किए गए मुद्दे/आपत्तियां प्रारंभिक चरण पर ही हल किए जा सकें।
- (v) इस कार्य के लिए एमओपीटी द्वारा विचारित यातायात अनुमान वर्ष 2001-2002 के लिए 20.40 मीट्रिक टन, वर्ष 2002-2003 के लिए 21.20 मीट्रिक टन और वर्ष 2003-2004 के लिए 22.15 मीट्रिक टन है। इंगित किए जाने पर, एमओपीटी ने बाद में वर्ष 2001-2002 के लिए यातायात आंकड़े को संशोधित करके 22.93 मीट्रिक टन किया। अन्य किसी विश्वसनीय आंकड़े के अभाव में पत्तन द्वारा प्रस्तुत पूर्वानुमान बिना किसी संशोधन के स्वीकार किए गए हैं। फिर भी, यह स्वीकार करना कठिन है कि वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के लिए यातायात (अनुमान) वास्तव में यहां तक कि वर्ष 2001-2002 के वास्तविक आंकड़े से कम होगा। उपलब्ध संकेत दर्शाते हैं कि पोत परिवहन मंत्रालय ने वर्ष 2002-2003 के लिए 22.93 मीट्रिक टन का यातायात लक्ष्य नियत किया है और अप्रैल-जुलाई 2002 के दौरान एमओपीटी में प्रहस्तन किया गया यातायात वर्ष 2001 में समतुल्य अवधि के दौरान प्रहस्तन किए गए यातायात की तुलना में लगभग 8% की वृद्धि दर्शाता है (स्रोत: भारतीय पत्तन संघ)।

एमओपीटी ने तर्क दिया है कि उसकी आय 'बूट' (बीओओटी) शर्तों पर मार्च 2003 तक तथ्य 6 और 6 के चालू होने पर कोयले के यातायात के नए बर्थ में अंतरण के कारण काफी कम हो जाएगी। तथापि पत्तन ने 'बूट'

रियायत की शर्तों, जो रॉयल्टी के रूप में पत्तन को आय की व्यवस्था कर सकती है और व्यय को कम करने के लिए संकल्पित उपाय और प्रस्तावित निजी टर्मिनल को कोयला यातायात के संभावित अंतरण से उत्पन्न हुई निष्क्रिय क्षमता के उपयोग को स्पष्ट नहीं किया है।

- (vi) पत्तन ने आय के पूर्वानुमानों में वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के लिए विनिमय दर घट-बढ़ से उत्पन्न हुए डॉलर मूल्यवर्गित पोत-संबद्ध प्रशुल्क मदों से हुई अतिरिक्त आय पर विचार नहीं किया था। पत्तन ने बाद में 3% और 6% के घट-बढ़, जो एमओपीटी में पोत-संबद्ध प्रभार के पिछले संशोधन का निर्णय लेते समय इस प्राधिकरण द्वारा विचार किए गए दृष्टिकोणीय कारक थे, के आधार पर सूचना प्रस्तुत की है। विनिमय दरों में घट-बढ़ की अद्यतन प्रवृत्ति के आधार पर, इसे क्रमशः 2% और 4% पर संयत किया गया और तदनुसार लागत विवरण में सम्मिलित किया गया है।

- (vii) सरकार की नीति के अनुसार, विदेशगामी और तटीय पोतों के लिए प्रशुल्कों के बीच 30% का अंतर बनाए रखा जाना है। यह तटीय पोत की दरों का समायोजन आवश्यक बनाता है, यहां तक कि अगर विदेशगामी पोतों के दरों का संशोधन नहीं हो। यह प्राधिकरण अन्य पत्तनों में प्रशुल्कों की सामान्य समीक्षा/संशोधन के समय और प्रशुल्कों के ऐसे समायोजन के कारण अनुमानित अतिरिक्त आय पर विचार करते हुए ऐसा समायोजन करता रहा है। पत्तन ने इस मद में केवल वर्ष 2003-2004 के लिए उसी आधार पर जो विदेशगामी पोतों के लिए है, न कि वर्तमान विनिमय दर के संदर्भ में भिन्नता अनुपात को अपेक्षित स्तर तक वास्तविक रूप से बहाल करने के आधार पर नहीं, अतिरिक्त आय का अनुमान किया है। अनुमान कम प्रतीत होता है, परंतु इसे हमारे द्वारा संशोधित नहीं किया गया है।

एमओपीटी ने विदेशगामी और तटीय पोतों की दरों के बीच प्रशुल्कों की प्रत्येक समीक्षा/संशोधन के समय 30% के अंतर को बहाल करने के दृष्टिकोण पर इस आधार पर कि तटीय यातायात प्रशुल्कों में परिणामी वृद्धि को आत्मसात करने की स्थिति में नहीं हो सकती, अपनी शर्त व्यक्त की है। यह मानना होगा कि तटीय पोतों को अनुमति दी जाने वाली रियायत का स्तर सरकारी नीति, जिसे महापत्तनों में ऐसी दरें निर्धारित करने में इस प्राधिकरण द्वारा अपनाया गया है, निश्चित किया जा चुका है। मुद्दे के रूप में यह सभी महापत्तनों पर साझा तौर पर लागू है और किसी एक महापत्तनों में से केवल एक के मामले में अभी तक अपनाए गए दृष्टिकोण से विपथन अन्य पत्तनों पर नटिलनाए उत्पन्न (परिहार्य) करने। यहां अन्य कुछ महापत्तनों से तटीय पोतों को परस्पर आर्थिक-सहायता देने की अपेक्षा करने के बारे में संबंधित किसी कार्यवाही में कुछ विदेशगामी पोतों की ओर से उठाई गई आपत्ति का स्मरण करना भी संगत है। ऐसी आपत्ति के सामने तटीय पोतों को स्वीकृत स्तर से अधिक किसी रियायत की अनुमति देने का प्रश्न नहीं उत्पन्न होता। इसलिए, इस संबंध में अभी तक अपनाए गए दृष्टिकोण को जारी रखना और विदेशगामी पोतों के लिए दरों के 70% (संशोधित) पर तटीय पोतों के लिए दरें (रुपए के रूप में नियत करना उचित है।) पर एमओपीटी वाणिज्यिक विचारों पर निर्भर पोतों को अधिसूचित दरों से अधिक और रियायतें प्रदान करना उचित है जो तट तटीय पोतों-दरों में छूट की अनुमति देने के लिए उपयुक्त प्रस्ताव दे सकता है। यहां उल्लेख करना आवश्यक नहीं कि ऐसी छूट के कारण राजस्व हानि का वहन उसे प्रशुल्क के माध्यम से अनुमत्य लगाई गई पूंजी पर आय में से करना होगा।

- (viii) पत्तन ने वर्ष 2003-2004 के लिए लागतों का पूर्वानुमान वर्ष 2002-2003 के आंकड़ों से 10% अधिक लगाया है। यह मुद्रास्फीति की विद्यमान दर, जो लगभग 2% है, की तुलना में उच्चतर प्रतीत होता है। प्रयोक्ताओं ने भी लागतों में इस वृद्धि को बहुत अधिक कहा है। पत्तन ने पिछली बार यथा अनुमत्य लागतों में 10% की वृद्धि को आधार बताया है। उसने यह भी वर्णन किया है कि उपभोक्ता मूल्य सूचकांक संख्या के अनुसार पत्तन कर्मचारियों का औद्योगिक महंगाई भत्ता, जो अप्रैल-जून, 2001 की तिमाही के लिए 28.4% था, बढ़कर अप्रैल-जून, 2002 की तिमाही में 34.9% हो गया है अर्थात् 8.5% की वृद्धि हुई है। इसके अतिरिक्त, सूचकांक प्रतिशतता भी 1 जनवरी, 1997 से 30 जून, 2002 तक 34.9% बढ़ गई है अर्थात् 5 वर्षों की अवधि में 7% की वार्षिक वृद्धि हुई है। उपभोक्ता मूल्य सूचकांक केवल पत्तन कर्मचारियों को देय औद्योगिक महंगाई भत्ते और वह भी उनके मूल वेतन घटक के लिए संगत है (और पूर्ण कर्मचारी लागत पर नहीं)। इस प्राधिकरण ने ईंधन, विद्युत और जल, जो अनिवार्यतः

थोक मूल्य सूचकांक के अनुरूप नहीं बढ़ता, जैसी कतिपय लागतों सहित सभी कारकों पर विचार करते हुए लागतों में 10% की वृद्धि की अनुमति दी थी, जब मुद्रास्फीति की दर लगभग 6-8% थी। जैसा जीएमआईए द्वारा सही रूप में वर्णन किया गया है, इस प्राधिकरण द्वारा अपनाया गया वृद्धि कारक अभी तक विद्यमान मुद्रास्फीति दर के परिप्रेक्ष्य में देखा जाना है; यह रादा के लिए स्थिर आंकड़ा नहीं हो सकता। अब जब मुद्रास्फीति दर लगभग समय से लगभग 2% रही है, लागतों में 6% की वार्षिक वृद्धि की अनुमति देना पर्याप्त है।

(ix) पत्तन द्वारा प्रस्तुत कार्यकलाप-वार आबंटन के ब्यौरे से यह देखा जा सकता है कि बर्थ सं० 10 और 11 का निवल ब्लॉक और मूल्यहास पत्तन और गोदी कार्यकलाप से इस बार कार्गो प्रचालन कार्यालय को स्थानान्तरित किया गया है। पत्तन ने बताया है कि चूंकि बर्थ की क्षितिजाकार सतह कार्गो सेवाओं के प्रयोग के लिए है, इसलिए इन बर्थों की पूंजी लागत कार्गो कार्यकलाप को स्थानान्तरित की गई है, बर्थ सं० 8 और 9 की पूंजी लागत भी कार्गो सेवाओं यथा पीओएल और एमओएचपी से संबद्ध हैं। जबकि यह सत्य है कि क्षितिजाकार सतह का प्रयोग कार्गो सेवाओं के लिए किया जाता है, बर्थ की उर्ध्वाकार दीवार का प्रयोग पोतों को बर्थ पर लगाने के लिए किया जाता है और इसलिए उसकी पूंजी लागत (और मूल्यहास, मरम्मत और अनुरक्षण) उचित रूप से पोत-संबद्ध कार्यकलाप-वर्धित और बंधघाट पर खड़ा करने के अधीन रहनी चाहिए। तथापि, बर्थ किराया आय इस कार्यकलाप के अधीन सही रूप से दर्शाई गई है।

(x) प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 1999-2000 से 2003-2004 की अवधि के दौरान 54% की वृद्धि दर्शाता है, जबकि मूल्यहास सहित अन्य प्रचालन लागतें 35% की वृद्धि दर्शाती हैं। अगस्त, 2001 में पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के समय पत्तन को ऐसे प्रस्तावित व्यय पर दुबारा गौर करने और लागत नियंत्रण तथा लागत की कमी के मध्यावधिक सुधारात्मक उपाय करने का सुझाव दिया गया था। इस संबंध में एक प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने बताया कि गैर-प्रचालक विभागों और सामान्य सुविधाओं के लिए विद्युत और जल पर शामिल व्यय प्रकृति में नियत की जाती हैं और नियंत्रणीय नहीं हैं; और कि उसने वर्ष 2001-2002 के दौरान विवेकाधीन लागतें नियंत्रित करने का प्रयास किया है। प्रस्तुत किए गए ब्यौरों से यह देखा जाता है कि इंजीनियरी और वर्कशॉप उपरिव्यय तथा अवशिष्ट प्रशासन उपरिव्यय 1999-2000 से 2002-2003 तक की अवधि के लिए क्रमशः 40% और 43% की कार्गो वृद्धि दर्शाते हैं। इसलिए, पत्तन का उत्तर तथ्यों को पूर्णतः पूरा नहीं करता। विनियामक के लिए लागत की कमी के महत्व को रेखांकित करना आवश्यक नहीं हो सकता। पत्तन न्यास से स्वयं अपने हित में ऐसे उपाय प्राप्त करने और सुस्पष्ट परिणाम दर्शाने की प्रत्याशा है। अगर ऐसे परिणाम प्राप्त नहीं हो रहे हैं, उच्च उपरिव्यय लागतों को प्रशुल्क संशोधन कार्य में उचित सीमा तक संयत करना होगा।

मुख्य लागत घटकों में से एक वर्ष 2002-2003 में 15 करोड़ रुपए और वर्ष 2003-2004 में 25 करोड़ रुपए का पेंशन निधि में प्रस्तावित स्थानान्तरण है। पत्तन ने यह स्पष्ट करना चाहा है कि यह स्थानान्तरण सेवानिवृत्ति लाभों पर वास्तविक व्यय के अतिरिक्त होगा। पत्तन ने कहा है कि सरकार ने सभी पत्तनों से सीमांत लाभों और मासिक पेंशन के भुगतान का ध्यान रखने के लिए पेंशन निधियां सृजित करने का निर्देश दिया है ताकि पेंशन भुगतानों का बोझा प्रत्यक्षतः चालू राजस्व पर नहीं पड़े। पत्तन ने यह भी इंगित किया है कि उनके द्वारा नियुक्त परामर्शदाता ने दिनांक 31 मार्च, 2001 को संग्रहित देयता 264.64 करोड़ रुपए आंकलित की है। इस देयता में मौजूद कर्मचारियों तथा साथ ही उस तारीख को परिवार पेंशनभोगियों सहित पेंशनभोगियों के लिए देयता शामिल है।

जीएमआईए ने पेंशन निधि में निधियों के प्रस्तावित स्थानान्तरण पर आपत्ति की है, क्योंकि एमओपीटी ने देयता के बीमांकिक मूल्यांकन, पूर्व लेखाकरण अवधि से संबंधित देयता और पूरी की जाने वाली कर्गो की निधिपोषित राशि का ब्यौरा नहीं दिया है। इसने यह भी इंगित किया है कि प्रशुल्क के माध्यम से देयता के लिए वसूली केवल चालू जागतों तक प्रतिबंधित की जानी चाहिए और सुझाव दिया है कि पत्तन अलेखाबद्ध देयताओं के संबध में उत्पन्न होने वाली आकस्मिकता की पूर्ति अपनी संग्रहित प्रारक्षित निधि से करेगा।

जबकि यह प्राधिकरण निश्चित ही एक पृथक पेंशन निधि सृजित करने के दृष्टिकोण का समर्थन करना चाहता है, जैसा उसने अभी तक अन्य महापत्तन न्यासों के संबंध में बनाए रखा है कि एकमुश्त बकाया देयता को लागत घटक के रूप में मानते हुए प्रशुल्क में स्थायी नहीं किया जा सकता, एमओपीटी के मामले में वर्ष 2002-2003 और 2003-2004

के लिए वास्तविक पेंशन भुगतान एफएमई में शामिल किए जाते हैं। पेंशन निधि में स्थानान्तरित की जाने वाली अतिरिक्त राशि भौजूदा कर्मचारियों के लिए चालू देयता तथा पिछले वर्षों से संबंधित बकाया राशियों के कारण है। जैसा जीएमओईए द्वारा सही रूप से इंगित किया गया है, अगर प्रस्तावित सीमा तक निधियां निर्मित करने के लिए अंशदान पर इन लेखों के वास्तविक भुगतान के अतिरिक्त विचार किया जाता है तो इससे प्रशुल्क पर दोहरा बोझ पड़ेगा। पत्तन को स्पष्टतया यथार्थ देयता का आकलन करना और उस सीमा, जहां तक यह अपने पास पहले से उपलब्ध संग्रहित सामान्य प्रारक्षित निधि में से ऐसी देयता का वहन कर सकता है, को भी इंगित करना चाहिए। अगर भविष्य निधि में अंशदायी भविष्य निधि स्कीम के अधीन एमओपीटी का अंशदान शामिल है तो ब्याज सहित संग्रहित शेष को पेंशन निधि में स्थानान्तरित किया जा सकता है, अगर कर्मचारी अब पेंशन लाभों के लिए पात्र हैं। निधियों के निवेश पर ब्याज, जिसपर साधारणतया प्रशुल्क संबंधी कार्य के लिए विचार नहीं किया जाता, भी पेंशन निधि को स्थानान्तरण का दूसरा स्रोत हो सकता है। इस मुद्दे पर एमओपीटी द्वारा विस्तृत रूप से जांच करने की आवश्यकता है। इस बीच में पेंशन निधि के पर्याप्त रूप से निर्मित होने तक प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ सीमांत लाभों और मासिक पेंशन के वास्तविक भुगतान के अतिरिक्त सभी कर्मचारियों की चालू वर्ष की पेंशन देयता पर विचार करना उचित है। चालू वर्ष के लिए सेवारत कर्मचारियों के लिए देयता संबंधित संवर्गों में वेतन और मजदूरी लागत का लगभग 7% मानी जा सकती है।

अगर एमओपीटी यह पाता है कि सीमांत लाभों के कारण संग्रहित देयता उसकी संग्रहित प्रारक्षित निधि और ऊपर यथाइंगित निधियों के अन्य स्रोतों से नहीं की जा सकती तो वह देयता की पूर्ति के लिए प्रयोक्ताओं से विशेष प्रभार की वसूली के लिए उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। यह विचार आधार दर में ही समतुल्य लागत शामिल करना नहीं, बल्कि एक पूर्व-निर्धारित समयावधि में विशेष लेवी रखने के लिए है। यह उल्लेखनीय है कि यह प्राधिकरण केओपीटी (वेतन, मजदूरी और पेंशन की बकाया राशि की देयताएं पूरी करने के लिए), टीपीटी (पूँजीगत तलकषण से संबंधित व्यय को पूरा करने के लिए) और एमबीपीटी (विभिन्न जहाजी कुलियों में प्रतिनियुक्त कर्मचारियों के लिए वेतन और मजदूरी की बकाया की देयताएं पूरी करने के लिए) में ऐसी व्यवस्थाओं के लिए आदेश दे चुका है।

- (xii) पत्तन वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के दौरान निवल ब्लॉक में काफी वृद्धि करने का प्रस्ताव रखता है। जैसा जीएमओईए द्वारा इंगित किया गया है, यह पूँजीनिवेश पत्तन की क्षमता में समतुल्य वृद्धि करना प्रतीत नहीं होता और इसलिए समग्र प्रचालन लागत में कमी अथवा कार्यनिष्पादन में सुधार है। तथापि, पत्तन ने कहा है कि प्रस्तावित पूँजी व्यय मुख्यतः प्रतिस्थापन और आधुनिकीकरण के रूप में है। एमओएचपी की मरम्मत और अनुरक्षण पर व्यय वर्ष 2000-2001 में 17.45 करोड़ रुपए से वर्ष 2003-2004 में कम करके 11.88 करोड़ रुपए करने का दावा किया गया है। इस दावे के बावजूद, अगर अतिरिक्त परिसंपत्तियों और अनुमानित निवल ब्लॉक पर आय के मूल्यहास पर विचार किया जाता है तो लागत में निवल वृद्धि होगी।

लगाई गई पूँजी का भाग बनने वाले निवल ब्लॉक के वर्ष 2000-2001 और 2001-2002 में क्रमशः 28 करोड़ रुपए और 11 करोड़ रुपए की निवल वृद्धि की तुलना में वर्ष 2002-2003 में 84 करोड़ रुपए और वर्ष 2003-2004 में 85 करोड़ रुपए की सीमा तक वृद्धि पूर्वानुमानित है। यहां तक कि अगर यह मान लिया जाता है कि पूँजीव्यय की पूर्व प्रवृत्ति को अनिवार्यतः भविष्य में रेखीय विस्तार इंगित करने की आवश्यकता नहीं है, यह निश्चित रूप से किसी संगठन की परियोजना-निष्पादक-क्षमता का संकेतक होगा जब तक अत्यधिक परिचय शामिल करते हुए कोई चालू बड़ी परियोजना नहीं है। पत्तन द्वारा वर्ष 2002-2003 में पूरी और चालू होने वाली संभावित परिसंपत्तियों की सूची इंगित करती है कि वर्ष 2002-2003 की अंतिम तिमाही में कई परिसंपत्तियों का पूरा होना प्रत्याशित है। वर्ष 2003-2004 की सूची में 4-लेन वाली एक सड़क की निर्माण परियोजना सहित छः मुख्य मदें विहित हैं और वे पूरा होने की कोई संभावित तारीख इंगित नहीं करती। इस पृष्ठभूमि में निवल ब्लॉक में वृद्धि के अनुमान को विचाराधीन प्रत्येक वर्षों के लिए 40 करोड़ रुपए के आकड़े तक सीमित करना उचित है।

- (xiii) लगाई गई पूँजी के भाग के रूप में मानी गई कार्यशील पूँजी वर्ष 1999-2000 में 19 करोड़ रुपए से वर्ष 2003-2004 तक 48 करोड़ रुपए तक बढ़ती दर्शाई गई है। ये अनुमान विशेषकर इस तथ्य कि जैसा प्रयोक्ताओं द्वारा वर्णन किया गया है, अधिकांश प्रभार पत्तन को अग्रिम रूप में देय है, के दृष्टिगत बहुत अधिक है। उच्च कार्यशील

पूँजी प्राथमिक तौर पर हाथ में भंडार के बहुत अधिक शेष के कारण है, यहां तक कि यद्यपि इसे दिनांक 31 मार्च, 2000 को 30.22 करोड़ रुपए से घटकर दिनांक 31 मार्च, 2002 को 22 करोड़ रुपए होना दर्शाया गया है। यह आंकड़ा फिर भी भंडार के 11 करोड़ रुपए की औसत वार्षिक खपत की तुलना में अधिक प्रतीत होता है। यहां तक कि यद्यपि, एक वर्ष की खपत की मालसूची की धारिता अधिक प्रतीत होती है, ऐसी सीमा का पुनर्नएओएचपी और उसके लिए "बीमा के अतिरिक्त साक्षर" बनाए रखने की आवश्यकता पर विचार करते हुए पोत-संबद्ध प्रभारों के पिछली बार के संशोधन पर एमओपीटी के मामले में स्वीकार किया गया था। औसत वार्षिक खपत से अधिक मालसूची को कार्यशील पूँजी के परिकलन से हटा दिया जाता है, जैसा पिछली बार किया गया था।

उच्च कार्यशील पूँजी में योगदान करने वाली दूसरी मद विविध देनदार है। दिनांक 31 मार्च, 2000 को 14.86 करोड़ रुपए के शेष (जिसमें दीर्घावधि से मुकदमे के अधीन 4.83 करोड़ रुपए की राशि शामिल है और इसे वर्ष 2002-2003 के दौरान वसूल किया जाना अनुमानित है) में वर्ष 2001-2002 में 20.87 करोड़ रुपए और वर्ष 2003-2004 में 24.50 करोड़ रुपए तक की वृद्धि होना दर्शाया गया है। चूंकि, अधिकांश पोत-संबद्ध प्रभार और कार्गो-संबद्ध प्रभार अग्रिम तौर पर/सुपुर्दगी/लदान के समय वसूल किए जाते हैं, इसलिए विविध देनदारों को दो महीने के संपदा किराए तक प्रतिबंधित करना उचित है। अगर विविध देनदार पत्तन द्वारा किए गए दावे के विवाद के कारण संग्रहित होता है तो पत्तन को ऐसे विवादों का हल करने और अपनी बकाया राशि वसूल करने की कार्यवाई के लिए आवश्यक तीव्र उपाय करने चाहिए। चाहे किसी भी कारण से अगर पत्तन इस आय को प्राप्त करने में असमर्थ है तो उसके बदले प्रशुल्क का बोझ डालना उचित नहीं है।

ऊपर उल्लिखित संशोधनों के अधीन संगणित कार्यशील पूँजी ऋणात्मक आंकड़ा दर्शाती है, जैसा यहां तक कि पिछली बार के मामले में था। तथापि, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ कार्यशील पूँजी 'शून्य' मानी जाती है।

- (xiv) एमओपीटी ने लगाई गई पूँजी पर 18.5% की आय का दावा किया है। महापत्तन न्यासों के मामले में, अनुमत्य लगाई गई पूँजी पर आय में पूँजी पर ब्याज (ऋणदाय दर, जिस पर सरकारी ऋण पत्तन न्यासों को उपलब्ध है, के समतुल्य) और रखी जाने वाली दो अनिवार्य प्रारक्षित निधियों में से प्रत्येक को 3% का अंशदान शामिल होता है। चूंकि दर, जिस पर महापत्तन न्यास को सरकार ऋण देती है, इस समय 12.5% है, इसलिए लगाई गई पूँजी पर अनुमेय अधिकतम आय 18.5% होती है।

प्रयोक्ता वर्तमान निम्न ब्याज दर प्रणाली, जहां बहुत कम दरों पर वाणिज्यिक बैंकों और वित्तीय संस्थाओं से ऋण उपलब्ध हैं, के दृष्टिगत महापत्तन न्यास को लगाई गई पूँजी पर अनुमत्य आय की उच्चतर दर पर आपत्ति करते रहे हैं। निजी टर्मिनल प्रचालक भी इस संबंध में महापत्तन न्यासों की तुलना में उनसे किए गए विभेदक व्यवहार के विरुद्ध अभ्यावेदन देते रहे हैं। इस मॉडल की समीक्षा प्रारंभ की जा चुकी है और इस प्राधिकरण ने एक विख्यात वित्तीय सलाहकार संगठन द्वारा एक अध्ययन चालू कराने का निर्णय लिया है। जब यह मुद्दा संयुक्त सुनवाई में चर्चा के लिए आया, तब जीएमओई ने अनुरोध किया है कि इस मामले को ऐसी समीक्षा समाप्त होने तक आस्थगित रखा जाए, जो उचित प्रतीत नहीं होता। अगर समीक्षा का परिणाम अपनाए गए मौजूदा दृष्टिकोण का संशोधन होता है तो मॉडल में प्रत्याशित रूप से समुत्तल्य परिवर्तन किया जा सकता है, परंतु ऐसा मूल परिवर्तन सभी महापत्तनों पर साझा तौर पर लागू करना होगा। ऐसे समय तक लगाई गई पूँजी पर आय की अनुमति देने की मौजूदा विधि जारी रखनी होगी, और एमओपीटी के संबंध में ही विपथन नहीं किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क संशोधन का प्रस्ताव संशोधित मॉडल लागू करने की प्रतीक्षा करने तक अनिश्चित लागत के लिए आस्थगित नहीं किया जा सकता।

जीएमओई बारम्बार सामाजिक/अनुत्पादक परिसंपत्तियां पर 'आय' का अनुमति देने का मुद्दा उठाता रहा है। इस मुद्दे को तीव्रतापूर्वक ध्यान में लाने का श्रेय निस्संदेह जीएमओई को जाता है। इस मुद्दे पर भी लगाई गई पूँजी पर आय की अनुमति देने की मौजूदा विधि की समीक्षा करने के भाग के रूप में परामर्शदाता द्वारा अध्ययन किया जाना प्रस्तावित है।

- (xv) पत्तन ने इंगित किया है कि इस वर्ष के वित्त अधिनियम ने महापत्तन न्यासों को भी 5% अधिभार के साथ 38% की दर पर आयकर अदा करने की अपेक्षा पूरी करने का स्पष्टीकरण लागू किया है। इसलिए, एमओपीटी ने

अनुरोध किया है कि कराधान के प्रभाव पर प्रशुल्क संशोधन का निर्णय करते समय विचार किया जा सकता है, क्योंकि इसे उसके द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया था।

इस प्राधिकरण द्वारा निजी टर्मिनलों से संबंधित अन्य मामलों में इसे निपटाया जा चुका है कि कराधान के प्रभाव को प्रशुल्क संगठन में शामिल नहीं किया जाएगा और केवल कर-पूर्व आय की अनुमति दी जाएगी। महापत्तनों के मामले में अपनाई गई लगाई गई पूंजी पर आय के स्वयं की और उधार ली गई निधियों के बीच विभेद नहीं करने के दृष्टिकोण के दृष्टिगत पत्तनों को पहले से एक लाभ उपलब्ध है। भेदमूलक होने का आरोप लगाए बिना यह प्राधिकरण निजी टर्मिनल के मामले में कर-पूर्व आय और पत्तन न्यास के मामले में कर-पश्च आय की अनुमति नहीं दे सकता। पहले से उपलब्ध सुविधा और लगाई गई पूंजी पर 18.5% की आय की अनुमति दिए जाने, जिसे चालू ब्याज दर स्थिति में उदार के रूप में देखा जा सकता है, के दृष्टिगत महापत्तनों पर नव-अधिरोपित कर देयता के संदर्भ में आय का स्तर बढ़ाने का कोई मामला प्रतीत नहीं होता।

पहले, महापत्तन न्यास अपने प्रारक्षितों में उत्पादित संपूर्ण अधिशेष को सरकार के साथ उनकी भागीदारी की आवश्यकता के बिना अपने पास रख रहे थे। स्वामी (अर्थात् सरकार) द्वारा प्रबंधन एजेंसी (अर्थात् पत्तन न्यास) द्वारा उत्पादित अधिशेष के हिस्से का दावा करने के लिए कराधान अब अपनाया जाने वाला मार्ग हो सकता है। इसलिए, इस बोझ को उचित रूप से पत्तन प्रयोक्ताओं को अंतरित नहीं किया जा सकता।

(xvi) प्रयोक्ताओं ने बारम्बार एमओपीटी द्वारा हर बार प्रस्तुत अनुमानों की गुणवत्ता पर प्रश्न उठाया है। एमओपीटी द्वारा पोत-संबद्ध प्रमारों के पिछले संशोधन के समय और अब प्रस्तुत लागत विवरण की तुलना विशेषकर यातायात और लगाई गई पूंजी के संदर्भ में वर्ष 2002-2003 के लिए उनके बीच भिन्नता इंगित करती है। यह वर्णन करने को छोड़कर कि पहले के अनुमान पर आधारित हैं, पत्तन ने इस भिन्नता के लिए अन्य कोई विश्वनीय स्पष्टीकरण प्रस्तुत नहीं किया है। चूंकि, पिछली बार लागू पोत-संबद्ध प्रमार में प्रशुल्क वृद्धि आदेशित प्रशुल्क वैधता चक्र में कमी के दृष्टिगत वर्ष 2002-2003 के लिए संयत की गई थी, इसलिए पहले लागू की जा चुकी पोत-संबद्ध प्रमारों की वृद्धि की समीक्षा करने की कोई आवश्यकता नहीं है। फिर भी, प्रशुल्कों में अब प्रस्तावित संशोधनों पर निर्णय लेते समय प्रशुल्क संशोधन कार्यवाई के समय एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत पूर्वानुमानों की हताशता को ध्यान में रखेगा।

(xvii) ऊपर दिए गए विश्लेषण के आलोक में, पूर्ण पत्तन और विभिन्न मुख्य कार्यकलापों के लिए लागत विवरण संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-1 (क-च) के रूप में संलग्न है। इन विवरणों द्वारा प्रकटित परिणामों की सारांशित स्थिति निम्नानुसार है :-

कार्यकलाप	अधिशेष(+)/घाटा(-)	अधिशेष(+)/घाटा(-)	प्रतिशतता के रूप में	प्रतिशतता के रूप में
	2002-2003	2003-2004	अधिशेष(+)/घाटा(-)	अधिशेष(+)/घाटा(-)
	(लाख रुपए)	(लाख रुपए)	2002-2003	2003-2004
संपूर्ण पत्तन	(-) 1236.37	(-) 1911.98	(-) 6.73%	(-) 9.77%
कार्गो प्रहस्तन	(-) 35.50	(-) 630.49	(-) 0.38%	(-) 6.35%
पोत-संबद्ध	(-) 1284.65	(-) 1569.84	(-) 25.65%	(-) 30.36%
रेलवे	(-) 191.24	(+) 145.36	(-) 18.82%	(+) 9.48%
संपदा	(+) 162.69	(+) 126.82	(+) 14.87%	(+) 11.59%
सीएचएलडी	(+) 112.32	(+) 16.17	(+) 6.28%	(+) 0.88%

मुख्य कार्यकलापों में से, पोत-संबद्ध कार्यकलापों में वृहद राजस्व घाटा है और कार्गो-संबद्ध कार्यकलापों में केवल सीमांतिक राजस्व घाटा है। कार्गो-संबद्ध कार्यकलापों में घाटा बर्थ सं० 10 और 11 से संबंधित निवल ब्लॉक के इस बार पोत-संबद्ध कार्यकलापों से कार्गो-संबद्ध कार्यकलापों में स्थानान्तरण तथा उसपर मूल्यवृद्धि के कारण है। अगर इस स्थिति को सही कर दिया जाए, तो कार्गो-संबद्ध कार्यकलापों से अधिशेष होगा, जो पोत-संबद्ध कार्यकलापों में हुए घाटे को अंशतः परस्पर-आर्थिक सहायता देने के लिए उपलब्ध होगा।

संपूर्ण पत्तन सीमांतिक घाटा दर्शाता है। विचार का मुद्दा यह है कि क्या घाटा दर्शाने वाले विभिन्न कार्यकलापों में उपयुक्त प्रशुल्क वृद्धि की इस समग्र घाटा स्थिति के दृष्टिगत अनुमति दी जाए या नहीं। इस संदर्भ में यह भी ध्यान में रखा जाना चाहिए कि समग्र घाटा स्थिति यातायात पूर्वानुमान, अनुमानों की गुणवत्ता और उपरिच्यय के बारे में इस विश्लेषण में पहले किए गए अवलोकनों की पृष्ठभूमि में अर्हक होना चाहिए।

एमओपीटी द्वारा वर्ष 2002-2003 तथा 2003-2004 के लिए प्रस्तुत यातायात अनुमान उचित प्रतीत नहीं होता; विशेषकर वर्ष 2002-2003 के लिए पूर्वानुमानित यातायात वर्ष 2001-2002 के लिए वास्तविक यातायात के 8% से और पोत-संबद्ध प्रमारों के पिछले संशोधन के समय उसी वर्ष के लिए 233.35 लाख टन के पूर्वानुमान के संबंध में लगभग 10% कम है। यातायात अनुमानों में इस कमी को वर्ष 2002-2003 के लिए अभी तक प्राप्त वास्तविक स्थिति, जब पत्तन कथित रूप से यातायात में 8.82% की वृद्धि दर्शा रहा है। अगर यातायात के सही अनुमान के कारण अतिरिक्त आय पर अनुमानों में हठधर्मिता के लिए अनुमति और प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिच्यय की कमी पर बल देने के लिए विशेष प्रयास के साथ विचार किया जाता है तो संपूर्ण पत्तन के लिए घाटे की स्थिति समाप्त हो जाएगी। इसे ध्यान में रखते हुए, संपूर्ण पत्तन में सीमांतिक घाटे को राजस्व अंतर पूरा करने के लिए प्रशुल्कों में तदनुरूपी वृद्धि किए बगैर वसूल किए बिना छोड़ा जा सकता है।

ऊपर दिए गए कारणों से और विभिन्न कार्यकलापों के बीच मौजूदा स्तर पर परस्पर आर्थिक-सहायता को मानने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अभी तक अपनाए गए दृष्टिकोण पर विचार करते हुए एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रत्येक कार्यकलाप के लिए प्रशुल्कों को संशोधित करने का कोई मामला नहीं है। फिर भी, कुछ प्रशुल्क मर्दों पर इस विश्लेषण के परवर्ती भाग में यथावर्णित संशोधन/योजितकीकरण के लिए विचार किया जाता है।

(xviii) शेडों, भांडागारों और घाटों के लिए मौजूदा भंडारण प्रभार बहुत कम प्रतीत होता है, क्योंकि सेवा भांडागारण लगभग 340% की सीमा तक अत्यधिक घाटे में है। सामान्य कार्गो यातायात के अंतरण की आशंका करते हुए अगर एक लागत आधारित दर का प्रस्ताव किया जाता है तो पत्तन ने प्रशुल्क वृद्धि को केवल 25% तक सीमित करने का विकल्प दिया है। यहां तक कि यद्यपि पत्तन की समग्र स्थिति को प्रशुल्क के किसी संशोधन की अपेक्षा नहीं हो सकती, यह मानना होगा कि लगाए गए प्रशुल्कों को कम से कम कुछ अन्य कार्यकलापों द्वारा परस्पर आर्थिक-सहायता का बोझ कम करने के लिए तीव्रतापूर्वक सेवा/सुविधा प्रदान करने की लागत के समीप लाया जाना चाहिए। इसके लिए, भांडागारण के कार्यकलाप में प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि को अनुमोदित करना उचित है। एमओपीटी को पत्तन के समीपस्थ अन्य भांडागारों में विद्यमान दरों पर विचार करते हुए इस कार्यकलाप के अधीन लगाए जाने योग्य प्रशुल्कों की और समीक्षा करने का सुझाव दिया जाता है।

(xix) भांडागारण की तरह नौवहन को जलापूर्ति का कार्यकलाप भी 390% की सीमा में अत्यधिक घाटे में है। पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा पोत-संबद्ध प्रमारों के पिछले संशोधन से संबंधित अपने आदेश में नौवहन और आंतरिक खपत के बीच जलापूर्ति की लागत विभाजित करने के बारे में प्रदान किए गए सुझाव पर विचार किया है। पोतों को जलापूर्ति से संबंधित प्रशुल्कों में एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 50% की उर्ध्वमुखी वृद्धि की अनुमति देना तथा साथ ही पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित रद्दकरण और रुकने का प्रभार अनुमोदित करना उचित है।

(xx) मौजूदा दरों के मान के अधीन पत्तन में प्रचालित लौह अयस्क नौकाओं पर कोई पत्तन देयता देय नहीं है। दिनांक 9 अगस्त, 2001 के पिछले आदेश में पत्तन को लौह अयस्क नौकाओं पर पत्तन देयताओं की एक उचित दर का सुझाव देने के लिए कहा गया था। पत्तन ने अब कहा है कि नौभरण के लिए लौह अयस्क लाने वाले नौका स्वामियों को प्रभावित करने के उद्देश्य से विशेष दर (पहले प्रतिपूर्ति टनभार कर कहा जाता था) लागू की गई थी। पोत स्वामियों से यह प्रभार संग्रहित करने की व्यवस्था आंकलन और संग्रहण की सुविधा के लिए है।

इसे एक पृथक प्रशुल्क मद के रूप में जारी रखने के औचित्य पर अन्य प्रश्न और उसका बर्थ किराया प्रभार में विलय करने के सुझाव के उत्तर में पत्तन ने कहा है कि यह प्रभार पहले लौह अयस्क नौकाओं द्वारा पत्तन सुविधाओं के प्रयोग के लिए कार्गो हिताधिकारियों से संग्रहित किया जाता था। पोत-संबद्ध प्रमारों के पिछले संशोधन के दौरान यह बोझ पोत स्वामियों/एजेंटों को अंतरित हो गया। प्रयोक्ताओं ने उन पर अंतरित इस बोझ के विरुद्ध अभ्यावेदन दिया है। इसलिए, पत्तन ने अब इसका लौह अयस्क पर देय घाटशुल्क के साथ विलय करने

का प्रस्ताव किया है। यह मानते हुए कि नौकाएं खानों से पत्तन तक अयस्क लाने के लिए निर्यातकों द्वारा प्रयुक्त वाहन हैं, यह प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

- (xxv) दरों का मान एमओएचपी बर्थ सं० 9 पर प्रहस्तन किए गए लौह अयस्क गुटिका (पिलेट) पर विभिन्न मौसमों के लिए विभेदक घाटशुल्क (प्रहस्तन प्रमार) की व्यवस्था करता है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि गुटिका के प्रहस्तन में लौह अयस्क (चूर्ण) प्रहस्तन से गुटिका में और विलोमतः परिवर्तन/अंतरण शामिल होता है। जब प्रत्येक बार वाहक प्रणाली की सफाई अपेक्षित होती है। बंद होने और अच्छे मौसम के दौरान यातायात की परिणामी कमी के कारण हानि की प्रतिपूर्ति के लिए, वर्ष 1993 में लौह अयस्क गुटिका के प्रहस्तन के लिए उच्चतर दर निर्धारित की गई थी। वर्धित दर अच्छे मौसम के दौरान 5 लाख टन लौह अयस्क चूर्ण की अनुमानित कमी के कारण राजस्व हानि की वसूली के लिए है।

यहां तक कि अगर विभिन्न मौसमों के लिए लौह अयस्क गुटिका की विभेदक दर स्वीकार्य हो, तो उसी मौसम के दौरान प्रहस्तन गई उसी वस्तु के तटीय और निर्यात यातायात के लिए विभेदक दरें रखना विवेकसम्मत नहीं है। अच्छे मौसम में लौह अयस्क गुटिका के निर्यात नौमरण के प्रहस्तन के लिए वर्तमान दर (118.45 रुपये) उसी मौसम के दौरान प्रहस्तन किए गए तटीय यातायात की दर (125.35 रुपये) से कम है। अच्छे मौसम के दौरान लौह अयस्क गुटिका के प्रहस्तन के लिए 121.90 रुपये की समरूप औसत दर निर्धारित करते हुए इस विभेदीकरण को समाप्त करना उचित है।

- (xxvi) पत्तन एमओएचपी पर प्रहस्तन किए गए लौह अयस्क पर 4.50 रुपये प्रति टन का अधिभार लगाता है, जिसे भूखण्ड क्षमता के वार्षिक कुल कारोबार पर निर्भर करते हुए बाद में वापस कर दिया जाता है। संपूर्ण अधिभार पूर्णतः वापस कर दिया जाता है, जब किसी निर्यातक द्वारा प्राप्त वार्षिक कुल कारोबार का स्तर सामान्य भूखण्ड क्षमता की 8 मंदां हों। अब पत्तन ने भूखण्ड क्षमता के कुल कारोबार के स्तर में उर्ध्वमुखी समायोजन करते हुए छूट स्कीम को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। जीएमओईए ने यह तर्क देते हुए कि पत्तन यहां तक कि इस दंडात्मक प्रावधान के बिना भी एमओएचपी से अपेक्षित धुपट प्राप्त करता रहा है, इस प्रस्ताव पर आपत्ति की है।

एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि मौजूदा भूखण्ड कुल कारोबार तब नियत किया गया था, जब एमओएचपी की प्रहस्तन क्षमता 8 मी०ट० थी, जो अब प्रापण प्रणाली में किए गए सुधार और अनवरत बार्ज अनलोडर की संस्थापना होने के कारण 9.5 मी०ट० तक बढ़ गई है। इसने आगे यह दर्शाने के लिए कि वास्तविक औसत आमूल-चूल परिवर्तन वर्ष 1998-97 में 8.82 से सुधार कर वर्ष 2000-2001 में 10.5 हो गया है। चूंकि, छूट स्कीम एमओएचपी की संस्थापित क्षमता का पूर्ण उपयोग सुनिश्चित करने के लिए संकल्पित है और प्रस्तुत आंकड़े पिछले समय से सुधार इंगित करते हैं, इसलिए इस संबंध में पत्तन न्यास का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

एमएमटीसी ने इस मामले पर गौर करने के लिए इस प्राधिकरण की दक्षता पर प्रश्न उठाया है। यह महापत्तन न्यास अधिनियम में संकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के गलत मूल्यांकन के कारण हो सकता है। इस प्राधिकरण को न केवल पत्तन के प्रशुल्कों को विनियमित करने बल्कि ऐसे प्रशुल्कों के अनुप्रयोग का नियंत्रण करने वाली शर्तें भी निर्धारित करने के लिए अधिदेशित किया गया है। छूट स्कीम को अधिभार लगाने से संबद्ध शर्त के रूप में देखा जाना चाहिए। चूंकि, प्रशुल्क और शर्तें, दोनों इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जानी हैं, इसलिए एमएमटीसी द्वारा उठाई गई आपत्ति में कोई बल नहीं है।

- (xxvii) मैसर्स जिंदल विजयनगर स्टील लिमिटेड ने तर्क दिया है कि प्रशुल्क के संशोधन के लिए औचित्य के रूप में दर्शाई गई एमओएचपी के लिए विद्युत आपूर्ति और अतिरिक्त पुर्जों की लागतों में वृद्धि बर्थ सं० 10 और 11 में प्रहस्तन किए गए सामान्य कार्गो के लिए संगत नहीं हैं। उनके कार्गो की उतराई दर पत्तन द्वारा निर्धारित मानदंडों का दुगुना हैं और 11 मी० गैर मात्राएं भी अधिक हैं। इसलिए, इसने अपने कार्गो के लिए एक मात्रा छूट स्कीम लागू करने का सुझाव दिया है। यह प्राधिकरण साधारणतया मात्रा छूट स्कीमों को प्रोत्साहित करता है। पत्तन को जेवीएसएल के सुझाव पर विचार करने और जेवीएसएल के परामर्श से इस संबंध में उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहा जाता है।

- (xxviii) संपदा कार्यकलाप (रिहायशी क्वार्टरों सहित) केवल सीमांतिक अधिशेष दर्शाता है। यद्यपि, संपदा किराया प्रशल्क

नहीं है, पट्टा प्रभार को विनियमित करने का क्षेत्राधिकार यह सुनिश्चित करने की दृष्टि से कि पत्तन अपने कब्जे में संपदाओं का पूर्णतम सीमा तक प्रयोग करते हैं और उससे प्रशुल्क पर बोझ कम करते हैं, इस प्राधिकरण को सौंपा गया है। इस पृष्ठभूमि में, इस संबंध में सरकार द्वारा जारी दिशानिर्देशों, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा स्वयं अपने दिशानिर्देश बनाए जाने तक अपनाया गया है, के अनुरूप संपदा किराया संशोधित करना आवश्यक है। एमओपीटी को मौजूदा दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए संपदा किराए को संशोधित करने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने का सुझाव दिया जाता है।

पत्तन ने विभिन्न क्षेत्रों में किराए के मार्गाधिकार प्रभारों के लिए विभिन्न दरों का प्रस्ताव किया है। यह प्राधिकरण निर्णय ले चुका है कि किराए का मार्गाधिकार प्रभार विभिन्न भूमियों के लिए लागू यथानुपात आधार पर लगाया जाना चाहिए, जब कोई गलियारा विभिन्न क्षेत्रों से होकर गुजरता हो। पत्तन से इन आधारों पर इस प्राधिकरण को प्रस्ताव अंग्रेषित करने का सुझाव दिया जाता है।

- (xxv) वर्तमान दरों के मान का खण्ड 'ग', भाग-III विभिन्न मशीनरी उपस्करों, लांच, नीका को किराए पर लेने के लिए विविध प्रभार तथा साथ ही विद्युत की आपूर्ति और ट्रकों की प्रवेश फीस निर्दिष्ट करता है। यह सभी बड़ी प्रशुल्क मदें नहीं हैं और आन्तराधिक रूप से प्रदान की गई सुविधा से संबद्ध है। चूंकि, इन प्रभारों में वृद्धि की अनुमति देने की राजस्व संबंधी जटिलता महत्वपूर्ण किस्म की नहीं है, इसलिए यह प्राधिकरण इन प्रशुल्क मदों में पत्तन द्वारा प्रस्तावित 25% का उर्ध्वमुखी संशोधन अनुमोदित करने का इच्छुक है।

इस खण्ड में शामिल मदों में से एक रीच-स्टेकर पर किराया प्रभार से संबद्ध है। प्रशुल्क के पूर्व संशोधन में, इस प्राधिकरण ने रीच-स्टेकर के कम उपयोग और जब पत्तन के अपने रीच-स्टेकर का कम उपयोग किया गया था, पत्तन के परिसर में कार्य करने के लिए निजी रीच-स्टेकर की अनुमति देने की प्रथा के बारे में विशिष्ट अवलोकन किया। पत्तन ने अब यह शर्त लागू करने का प्रस्ताव किया है कि पत्तन के रीच-स्टेकर का प्रयोग अनिवार्य है। जब पत्तन ने किसी सुविधा में निवेश किया है, जब आवश्यकता होती हो, इसके पहले उपयोग करने की प्रत्याशा होती है। इस परिप्रेक्ष्य में देखने पर प्रस्तावित शर्त अनुमोदन योग्य है। फिर भी, निजी उपस्कर लाने की आवश्यकता उत्पन्न हो सकती है, जब दूसरी पार्टी द्वारा किराए पर लेने के कारण उपलब्धता सहित पत्तन का उपस्कर अनुरक्षण, पूर्ण मरम्मत और मरम्मत जैसे कारणों से नहीं दिया जा सकता हो। इसे ध्यान में रखते हुए, पत्तन के रीच-स्टेकर के अनिवार्य प्रयोग से संबंधित शर्त प्रचालन के लिए किराए पर लेने वाले को उपस्कर की उपलब्धता के अधीन रखी जाती है।

- (xxvi) कार्गो ग्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति के लिए लेवी को उत्पादन के विभिन्न स्तरों पर प्रति टन वस्तु-वार दरें लागू करके जून, 2001 में युक्तिसंगत बनाया गया था। इस यौक्तिकीकरण ने पारम्परिक लेवी प्रणाली से उत्पादकता लिंकेज के साथ प्रति टन दर प्रणाली में परिवर्तन की संकल्पना की। पत्तन ने अब कुछ नए कार्गो के लिए ऐसी प्रति टन दर का प्रस्ताव किया है। ग्रहस्तन की लागत के संदर्भ में प्रस्तावित दरों का औचित्य बताने के लिए कहे जाने पर पत्तन ने स्पष्टतया उल्लेख किया है कि उसके पास वस्तु-वार कार्गो ग्रहस्तन नहीं रखा जाता/अलग से उपलब्ध नहीं है।

मौजूदा प्रति टन दर निर्धारित करने के समय पत्तन ने उत्पादन के विभिन्न स्तरों और औसत उत्पादन पर भी श्रमिक लागत पर विचार करके वस्तुवार लागत-निर्धारण प्रस्तुत किया था। यह कारण कि ऐसी कार्यवाई दरों के मान में शामिल की जाने वाली नई प्रविष्टियों के मामले में क्यों नहीं दोहराई जा सकती, चर्चाराहित रह गए। ऐसे लागत निर्धारण और प्रचालनात्मक व्यौरों के अभाव में इस प्राधिकरण के लिए इस संबंध में एमओपीटी के प्रस्ताप को अनुमोदन प्रदान करना संभव नहीं है। अगर एमओपीटी समर्थनकारी लागत और प्रचालनात्मक आंकड़ों के साथ उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करता है तो उस पर नए सिरे से विचार किया जाएगा। तब तक, मौजूदा दरें और लेवी बिना परिवर्तन के जारी रहेंगी।

- (xxvii) यहां तक कि विलय के बाद भी, एमओपीटीने यानान्तरकों पर भूतपूर्व एमबीएलबी द्वारा लगाए गए पूर्व प्रभार को जारी रखा है। "यानान्तरक समझौता लेवी" नामक प्रभार को भारत के उच्चतम न्यायालय सहित विभिन्न न्यायिक मंचों में चुनौती दी गई है। जीएमओईए ने इस आधार पर कि उसके कुछ सदस्यों ने एमओपीटी द्वारा इस लेवी को समर्थन

देते हुए जिला न्यायालय के एक आदेश को चुनौती देते हुए बम्बई उच्च न्यायालय के समक्ष समादेश याचिकाएं दाखिल की थीं, मौजूदा लेवी में किसी भी परिवर्तन पर आपत्ति की है। एमओपीटी द्वारा जैसा सही वर्णन किया गया है, उच्च न्यायालय ने जिला न्यायालय के आदेश के प्रचालन को स्थगित नहीं किया है। एमओपीटी को लेवी संशोधित करने से रोकते हुए कोई अंतरिम आदेश पारित नहीं किया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, इस प्राधिकरण के लिए संशोधन के लिए इस प्रशुल्क मद पर गौर करने के लिए कोई कानूनी रोक नहीं है। फिर भी, इस मामले में यह हुआ कि इस लेवी में प्रस्तावित वृद्धि कार्गो प्रहस्तन श्रमिक आपूर्ति कार्यकलाप में प्राप्त अधिशेष स्थिति के दृष्टिगत इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं की जाती है।

- (xxviii) एमओपीटी के दरों के मान स्पष्टतया "पत्तन सुविधा" परिभाषित करते हैं, जिस मामले में अंतरण प्रभार लगाए जाने योग्य नहीं हैं। इसका एक खण्ड अध्यक्ष (एमओपीटी) को पत्तन सुविधा की परिभाषा में विशेष रूप से नहीं शामिल अन्य किसी अंतरण का निर्णय लेने और नौवहन प्रभार नहीं लगाने का आदेश देने के विवेकाधिकार की व्यवस्था करता है। ऐसे विवेकाधीन प्रावधान को साधारणतया इस प्राधिकरण द्वारा हतोत्साहित किया जाता है। जब इंगित किया गया, तब पत्तन भी इस प्रावधान को हटाने पर सहमत हो गया है। तदनुसार, इस खंड को समाप्त किया जाता है।
- (xxix) मौजूदा दरों के मान में यह निर्दिष्ट करते हुए एक प्रावधान विहित है कि रद्दकरण प्रभार इस कारण से जो किसी पोत पर आरोप्य नहीं हो सकते, आपवादिक परिस्थितियों में रद्द आवागमन के लिए देय नहीं होंगे; और अगर इस खण्ड के अधीन रद्दकरण प्रभार के भुगतान के बारे में कोई संदेह उत्पन्न होता है तो मामला अध्यक्ष (एमओपीटी) को भेजा जाएगा, जिसका निर्णय अंतिम होगा। साधारणतया यह प्राधिकरण विनियमित संगठनों को कोई विवेकाधीन शक्तियां प्रदान किए बिना निश्चित तरीके से शर्तें निर्धारित करने को अधिमानता देता है। तथापि, पत्तन ने इस आधार पर कि यह बहुत लंबी अवधि से मौजूद है, इस खण्ड को जारी रखने का अनुरोध किया है। प्रशुल्क विनियमन पर चेन्नई कार्यशाला (फरवरी, 1998) में अपनाए गए दिशानिर्देशों में से एक पत्तन द्वारा हुए विलम्ब के लिए प्रयोक्ताओं को भुगतान नहीं करने देने के बारे में है। यहां तक कि अगर यह शर्त आपवादिक परिस्थितियों से निपटने के लिए दरों के मान में जारी रहनी है तो इसे यह निर्दिष्ट करने के लिए कि रद्दकरण प्रभार केवल तब देय नहीं होगा, जब रद्दकरण पत्तन पर आरोप्य कारणों से हो। अध्यक्ष (एमओपीटी) को उपलब्ध विवेकाधीन शक्तियों को हटाते हुए यह प्रावधान तदनुसार संशोधित किया जाता है।
- (xxx) पत्तन ने पायलटेज से संबंधित रद्दकरण प्रभार क्षेत्र को व्यापक बना दिया है। पॉयलटों और उत्प्लावक नौकाओं की उपलब्धता देश में लगभग सभी महापत्तन न्यासों के सामने मुख्य समस्याओं में से एक है। ऐसी परिस्थिति में, उपलब्ध संसाधनों का इष्टतम प्रयोग करने की प्रत्याशा है। इस दिशा में उठाया गया एक कदम किसी पोत को केवल उसके लिए बाद में रद्द की जाने वाली पायलटेज सेवा मांगने में हतोत्साहित करता है। यह पोत की आवागमन योजना को न केवल अव्यवस्थित करेगा, बल्कि इसमें रद्दकरण की सूचना देने के पूर्व पॉयलटों और/अथवा टग के आवागमन में पत्तन को आने वाली लागत भी शामिल होगी। इस पृष्ठभूमि में, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित रद्दकरण और रूकने का प्रभार उचित प्रतीत होता है और इन्हें उचित रूप से अनुमोदित किया जाता है।
- (xxxi) पत्तन ने '25000 जीआरटी और अधिक' का एक और स्लैब जोड़कर अंतरण प्रभारों की अनुसूची को विस्तृत बनाने का प्रस्ताव किया है। इसने वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड ड्राई डॉक के लिए विशेष प्रभारों से संबंधित खण्ड में आने वाले शीर्षक में 'आगम और वहिगम आवागमन' शब्दों के बाद 'डब्ल्यूआईएसएल क्षेत्र में/से, शब्द जोड़ने का भी प्रस्ताव किया है। इस संशोधन का प्रस्ताव स्पष्टता और अनावश्यक व्याख्याओं से बचने के लिए किए जाने का दावा किया गया है। इन दोनों संशोधनों को अनुमोदित किया जाता है।
- (xxxii) पत्तन ने प्रारम्भ में तरंग-रोध के पश्चिम यानान्तरकों के दोहरे बैंकिंग के लिए अंतरण की दरों के दुगुने पर प्रभार प्रस्तावित किया है। तत्पश्चात्, पत्तन ने लागू अंतरण प्रभारों को डेढ़ गुने पर इस प्रभार को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। एमएसए और जीसीसीआई ने इस प्रस्ताव पर आपत्ति की है, परंतु उनके द्वारा कोई स्वीकार्य तर्क प्रस्तुत नहीं किया गया है। तथापि, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि दोहरा बैंकिंग प्रचालन अंतरण की अपेक्षा अधिक प्रयास की मांग करता है और इसलिए उसकी उच्चतर लागत है। इसने यह भी इंगित किया है कि यह

सेवा प्रदान करने की दोहरी लागत अंतरण प्रभारों की लगभग दुगुनी होती है। लागत के दृष्टिकोण से देखे जाने पर एमओपीटी के प्रस्ताव में गुणावगुण प्रतीत होता है और उसे अनुमोदित किया जाता है।

(xxxiii) मौजूदा दरों का मान लांच, मछलीमार ट्रॉलर, अनुसंधान और सर्वेक्षण पोतों आदि पर प्रति 8 घंटे एकमुश्त बर्ध किराया प्रभार लगाने की व्यवस्था करता है। पत्तन ने अब इस समूह में 1800 जीआरटी तक के आकार वाले लघु थोक वाहकों को शामिल करने का प्रस्ताव किया है, जिसे अनुमोदित किया जाता है।

(xxxiv) 50,000 से 1 लाख डीडब्ल्यूटी आकार के लौह अयस्क वाहकों पर बर्ध किराए के साथ एकमुश्त प्रभार लगाने और 1,60,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक आकार के पोतों पर बर्ध किराया और लंगरगाह प्रभारों पर 25% की छूट प्रदान करने के मुद्दे को इस प्राधिकरण द्वारा पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन से संबंधित अपने पिछले आदेश में विशिष्ट उल्लेख द्वारा अस्वीकार कर दिया गया था।

पत्तन ने अब पहले लगाए गए एकमुश्त प्रभार के विलय द्वारा 50,000 और 1 लाख डीडब्ल्यूटी आकार के लौह अयस्क पोतों पर बर्ध किराया प्रभार का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने प्रारंभ में कतिपय मामलों में बर्ध किराया प्रभार लगाने के लिए पोतों के वर्गीकरण हेतु जीआरटी और डीडब्ल्यूटी का दोहरा मानदंड बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। तत्पश्चात्, इंगित किए जाने पर पत्तन ने जीआरटी स्लैबों को उचित रूप से समायोजित करके डीडब्ल्यूटी पर आधारित वर्गीकरण हटा दिया है। बर्ध किराया प्रभार लगाने और मौजूदा एकमुश्त प्रभारों का जीआरटी आधारित बर्ध किराया प्रभार के साथ विलय करने के लिए विभिन्न स्लैबों का यौक्तिकीकरण अनुमोदित किया जाता है।

इस प्राधिकरण ने एमओपीटी के दरों के मान की इस सामान्य समीक्षा होने तक 1,60,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक आकार के पोतों के बर्ध किराया प्रभारों और लंगरगाह प्रभारों पर 25% छूट की अनुमति दी थी। एमओपीटी तथा साथ ही जीएमओईए ऐसे बड़े आकार के लौह अयस्क पोतों के लिए घटी हुई दर जारी रखने पर सहमत हुए हैं। अधिसूचित दरों की तुलना में पृथक छूट की अनुमति देने की बजाय एमओपीटी ने ऐसे बड़े आकार के पोतों के लिए इकाई बर्ध किराया प्रभार और लंगरगाह प्रभार कम करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में एमओपीटी का प्रस्ताव भी अनुमोदित किया जाता है।

(xxxv) पत्तन ने निर्दिष्ट छूट अवधि के बाद किसी पोत के अधिक रुकने के लिए दंडात्मक बर्ध किराया प्रभार को सामान्य बर्ध किराया प्रभार के 10 गुना से घटाकर 5 गुना करने का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेखनीय है कि पोत-संबद्ध प्रभारों से संबंधित अपने पिछले आदेश में इस प्राधिकरण ने मौजूदा दंड की मात्रा बहुत अधिक देखी है। इस अवलोकन के पालन में, पत्तन ने अब दंडात्मक बर्ध किराए की मात्रा कम करने का प्रस्ताव किया है, जिसे अनुमोदित किया जाता है।

तथापि, प्रस्तावित प्रावधान निर्दिष्ट करता है कि दंडात्मक बर्ध किराया प्रभार देय है, अगर कोई पोत कार्गो प्रचालन पूरा होने अथवा पत्तन के यातायात प्रबंधक/उप-संरक्षक द्वारा जारी नोटिस की समाप्ति के बाद 3 घंटे के भीतर बर्ध खाली करने के लिए तैयार नहीं है। जबकि पोतों के मामले में 3 घंटे की और नौकाओं के मामले में 15 मिनट की समय-सीमा बिलकुल स्पष्ट है, अन्य प्रावधान अस्पष्ट हैं और नौका उतराई जेट्टियों के प्रयोग के लिए निर्यातकों को आर्बटित समय का निर्णय लेने के लिए बर्ध खाली करने हेतु नोटिस जारी करने के पूर्व पत्तन के अधिकारियों द्वारा पालन किए जाने वाले मानदंड/कार्यनिष्पादन मानदंड इंगित नहीं करते। चूंकि, यह प्रावधान एक मौजूदा व्यवस्था है और ऐसा है जिसके बारे में कोई विस्मृत टिप्पणियां नहीं हैं, इसलिए यह प्राधिकरण इसे जारी रखने की अनुमति देता है। तथापि, एमओपीटी को विशेषकर प्रशुल्कों के अपने आगामी सामान्य संशोधन के समय इस मुद्दे पर ध्यान देने का सुझाव दिया जाता है।

(xxxvi) पत्तन ने अब पोतों के स्थिरक भार समाप्त करने के लिए एमओएचपी में अनुमत्य समय को सीमित करने के लिए नई शर्त लागू करने का प्रस्ताव किया है। इसने अब प्रस्ताव किया है कि अगर स्थिरक भार समाप्त करने में लिया गया समय 3 घंटे से अधिक है तो दंडात्मक बर्ध किराया प्रभार लगाया जाएगा। एमएसए और जीसीसीआई ने अनुमत्य स्थिरक भार समाप्त करने के समय को 5 घंटे से कम करके 3 घंटे करने पर आपत्ति की है। तथापि, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अन्य अंतर्राष्ट्रीय लौह अयस्क लदान पत्तनों में स्थिरक भार समाप्त करने के ऐसे किसी अतिरिक्त समय की अनुमति नहीं दी जाती और ऐसे प्रचालन की कार्गो के लदान के साथ-साथ

करने की प्रत्याशा की जाती है। यहाँ यह स्मरण कराना संगत होगा कि एमओपीटी में एक क्षमता संबद्ध बर्थ किराया स्कीम प्रचालनरत है। अगर कोई पोत स्कीम के अधीन निर्धारित समय-सीमा से अधिक रुकता है तो एमओपीटी बर्थ किराया प्रभारों पर छूट की अनुमति देने का उत्तरदायी है। ऐसे परिदृश्य में, पोतों की निष्क्रियता को सीमित करने की पत्तन की चिंता समझने योग्य है। प्रयोक्ता यह दर्शाने के लिए कि 3 घंटे का स्थिरक भार समाप्त करने का अतिरिक्त समय न केवल व्यावहारिक रूप से व्यवहार्य है बल्कि पोतों की सुरक्षा को भी प्रभावित करेगा, कोई विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने बर्थ किराए की मूल दर पर घंटे के आधार पर दंडात्मक बर्थ किराया लगाना सीमित करने का भी तर्कसंगत प्रस्ताव किया है। इसे ध्यान में रखते हुए, इस संबंध में एमओपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

(xxvii) पत्तन ने अब दो श्रेणियों—1 से 30 टनबीपी और 30 टनबीपी से अधिक में टग के लिए किराया प्रभार का प्रस्ताव किया है। पत्तन को 30टनबीपी से अधिक क्षमता वाले टग के प्रस्तावित किराया प्रभार का कार्यकरण प्रस्तुत करने और सेवा प्रदान करने की लागत के संदर्भ में प्रस्तावित दरों का औचित्य देने का सुझाव दिया गया था। यहाँ तक कि यद्यपि पत्तन ने अपने उत्तर में यह इंगित किया है कि टग का किराया प्रभार दर्शाते हुए कार्यकरण पत्रक भेज दिया गया था, परंतु ऐसा कोई विवरण हमारे द्वारा प्राप्त नहीं किया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए और सामान्य प्रशुल्कों को संशोधित नहीं करने के प्रस्तावित सामान्य निर्णय के अनुरूप टग पर प्रयोग के लिए मौजूदा प्रभार ऐसे समय तक जारी रखने की अनुमति दी जाती है, जब तक पत्तन लागत विवरण के संदर्भ में टग किराया प्रभारों के संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं करता।

(xxviii) पत्तन ने प्रारंभ में बंकरिंग प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया था। पुनर्विचार करने पर पत्तन ने इस प्रस्ताव को वापस ले लिया है और इसकी बजाय बंदरगाह क्षेत्र में प्रवेश करने वाले ट्रकों और अन्य वाहनों के लिए निर्धारित मौजूदा प्रवेश फीस पर तेल और जल टैंकों के प्रवेश पर ही प्रभार प्रस्तावित किया है।

(xxix) मौजूदा दरों का मान बोया और दीपस्तंभ के लिए प्रति विदेशगामी पोत 38.15 डॉलर और प्रति तटीय पोत 1189.42 रुपए पृथक प्रभार लगाने की व्यवस्था करता है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यह लेवी नौचालन बोया और पत्तन के दीपस्तंभ के अनुक्षण की लागत पूरी करने के लिए है और इस संबंध में पृथक लेवी जीवनपर्यन्त मौजूद रहती है। चूंकि, अन्य बातों के साथ-साथ, पत्तन देयता संरक्षणता पर व्यय तथा सुरक्षित नौसंचालन सुविधाओं के प्रावधान को शामिल करती है और यह लेवी बहुत अधिक नहीं है, इसलिए प्रशुल्क मद हटाई जाती है।

(x) एमओपीटी के दरों में मान के एक ही पोत के संबंध में 30 दिनों में एक बार पत्तन देयता लगाने की व्यवस्था है। परंतु, कई अन्य महापत्तन न्यासों में, पत्तन देयता लगाने की बारम्बारता किसी पोत के पत्तन सीमाओं में प्रत्येक बार प्रवेश करने पर निर्धारित की जाती है। इंगित किए जाने पर पत्तन प्रत्येक प्रवेश के लिए देय पत्तन देयताओं के प्रावधान को परिवर्तित करने पर सहमत हो गया है, परंतु पत्तन ने तदनुसार पत्तन देयता की दरों को समायोजित करने के लिए कोई कार्य नहीं किया है। मौजूदा दरें बनाए रखने और यहाँ तक कि पत्तन में 30 दिनों के भीतर एक से अधिक बार आने वाले एक ही पोत के अवसर को सीमित किया जा सकता है, ऐसा प्रशुल्क लगाने की बारम्बारता परिवर्तित करना उचित नहीं है। एमओपीटी को अपने प्रशुल्कों के आगामी सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करते समय इस मुद्दे की जांच करने का सुझाव दिया जाता है।

(xi) पत्तन देयताओं की मौजूदा अनुसूची में पहला स्लैब 300–3000 जीआरटी के पोतों के लिए है। पत्तन ने पहले इस स्लैब को भारतीय पत्तन अधिनियम के अधीन यथा प्रदत्त 200–3000 जीआरटी में संशोधित करने का प्रस्ताव किया था। '3000 जीआरटी तक' के पोतों के लिए यह स्लैब रखना पर्याप्त प्रतीत होता है। ऐसे पोत, जिन्हें भारतीय पत्तन अधिनियम के उपबंधों के अधीन पत्तन देयता के भुगतान से छूट दी जाती है, स्वतः ही छूट प्राप्त कर लेंगे, क्योंकि पत्तन से इस संबंध में भारतीय पत्तन अधिनियम में उपबंधों का पालन करना प्रत्याशित है। पत्तन ने तत्पश्चात् अपने प्रस्ताव को तदनुसार संशोधित किया है।

(xii) प्रयोक्ता आय के संगणना के लिए लगाई गई पूंजी में वर्ना से मुक्तगाव तक 4 लेन की सड़क की लागत शामिल करने पर आपत्ति करते रहे हैं। एमओपीटी ने पिछली बार इंगित किया था कि उसने 128 एकड़ भूमि पर पट्टा किराया माफ करने के लिए राज्य सरकार के आश्वासन के बदले यह परियोजना प्रारंभ की थी। पत्तन ने अब

स्पष्ट किया है कि संदर्भगत भूमि का स्वामित्व स्टाम्प शुल्क, पंजीकरण प्रभार आदि के लिए 3.41 करोड़ रुपये के भुगतान के बदले स्थानान्तरित किया जा चुका है। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि 4 लेन वाली सड़क का प्रबंध करने के लिए एक पृथक कंपनी गठित की जा रही है और भारतीय राजमार्ग प्राधिकरण ऐसी कंपनी गठित करने, चुंगी के संग्रहण आदि के तौर-तरीकों पर गौर कर रहा है। चूंकि, पत्तन ने सड़क परियोजना में निधियों की काफी राशि का निवेश किया है, यह प्रत्याशा की जाती है कि यह प्रस्तावित कंपनी में एक शेयरधारक होगा। चूंकि, इसके निवेश का पर्याप्त रूप से प्रस्तावित कंपनी से प्राप्त आय से शोधित हो सकता है, इसलिए पत्तन के लिए इस प्रशुल्क कार्य के प्रयोजनार्थ 'लगाई गई पूंजी' के अपने आंकड़ों में इस परियोजना में निवेश शामिल करने हेतु पत्तन के लिए आवश्यक प्रतीत नहीं होता। चूंकि, नई कंपनी के गठन, चुंगी के संग्रहण से संबंधित मुद्दे को अभी तक अंतिम तौर पर नहीं निपटाया जा सका, इस पहलू पर आगामी प्रशुल्क संशोधन के समय विस्तार से विचार किया जाएगा।

- (xii) उपयुक्त विश्लेषण के शताधीन एमओपीटी का भोजूदा दरों का मान संशोधित किया जाता है। दरों का मान संशोधित करते समय सभी महापत्तनों द्वारा साझा तौर पर अपनाने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेशों तथा साथ ही एमओपीटी के विशिष्ट सदर्थ में पारित आदेशों को उपयुक्त स्थानों पर शामिल किया जाएगा। इसी प्रकार, अन्य महापत्तनों के दरों के मान के संबंध में, जहां भी अपेक्षित हो, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जा चुकी संरचना का अनुपालन किया जाएगा।

17.1 इसके परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों और समग्र रूप से ध्यान देने के आधार पर यह प्राधिकरण ऊपर दिए गए विश्लेषण में विशेष रूप से अनुमोदित न्यूनतम मदों को छोड़कर सामान्य वृद्धि के लिए एमओपीटी का प्रस्ताव अस्वीकार करता है। एमओपीटी का संशोधित दरों का मान अनुबंध-11 के रूप में संलग्न है।

17.2 पोत-संबद्ध प्रभारों से संबंधित राशाधित प्रावधान भारत के राजपत्र में उनकी अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगे। अन्य प्रभारों के संबंध में राशाधित प्रावधान भारत के राजपत्र में उनकी अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगे।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[निज्ञापन III/IV/143/2002/असा.]

अनुसूच-I (क)

मुरुगाव पत्तन न्यास

लागत विवरण – संपूर्ण पत्तन

(लाख रुपए)					
	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-03	2003-04
			(अंतिम)	बिना परिवर्तन	
यातायात (लाख टन)		196.28	229.27	212.00	221.50
(I) प्रचालन आय	13447.72	16192.94	18846.93	18374.79	19576.70
(II) प्रचालन लागत (मूल्यहास छोड़कर)	6785.02	9166.54	8338.84	8052.85	8550.54
(i) मूल्यहास	799.19	824.70	968.23	976.50	1269.38
(ii) एफएमआई-एफएमआई	1288.73	2877.15	4618.64	2175.77	2505.65
- सेवानिवृत्ति लाभ					
- कार्यनिष्पादन पुरस्कार					
जोड़ (II)	8872.94	12798.39	13925.71	11205.12	12325.57
(III) अधिशेष (I-II)	4574.78	3394.55	4921.22	7169.67	7251.13
आर्बिट्रल प्रबंध एवं सामान्य ऊपरिव्यय	3090.36	4349.70	4068.87	4336.49	4596.68
(IV) निवल अधिशेष	1484.42	-955.15	852.35	2833.18	2654.45
ऋणों पर ब्याज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(V) ब्याज परशक्त निवल अधिशेष	1484.42	-955.15	852.35	2833.18	2654.45
लगी हुई पूजी	17199.33	19341.18	20145.13	27220.41	36214.15
- घटाइए: निवल अभिवृद्धियों की सयत राशि				4400.00	8900.00
- घटाइए: संयत कार्यचालन पूजी				2839.92	4768.94
समायोजित लगी हुई पूजी	17199.33	19341.18	20145.13	19980.49	22545.21
(VI) लगी हुई पूजी पर आय	3095.88	3578.12	3726.85	3696.39	4170.86
(VII) पेंशन निधि को अंतरण (समायोजित)	0.00	0.00	1020.00	373.17	395.57
(VIII) ब्याज और आय के बाद निवल अधिशेष	-1611.46	-4533.27	-3894.50	-1236.37	-1911.98
(IX) प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष	-11.98%	-28.00%	-20.66%	-6.73%	-9.77%
(X) दो वर्ष के लिए औसत				-8.25%	

राशि मद सं० II(ii) एफएमआई-एफएमआई में शामिल है।

अनुबन्ध-I (ख)

मुरुगाय पत्तन न्यास

लागत विवरण — कार्गो प्रहसतन एवं भंडारण कार्य

		(लाख रुपए)				
		1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-03	2003-04
				(अन्तिम)	बिना परिवर्तन	
(I)	प्रचालन आय	7546.16	9206.30	9884.53	9466.76	9936.00
(II)	प्रचालन लागत (मूल्यहास छोड़कर)	3119.82	4825.08	4043.74	3876.38	4101.68
	(i) मूल्यहास	305.92	329.04	420.55	386.06	471.64
	(ii). एफएमआई-एफएमआई	472.99	1025.05	1592.15	793.99	914.37
	- सेवानिवृत्ति लाभ					
	- कार्यनिष्पादन पुरस्कार					
	जोड़ (II)	3898.73	6179.17	6056.44	5056.43	5487.68
(III)	अधिशेष (I-II)	3647.43	3027.13	3828.09	4410.33	4448.31
	आबंटित प्रबंध एवं सामान्य ऊपरिव्यय	1777.58	2831.96	2421.71	2540.64	2693.08
(IV)	निवल अधिशेष	1869.85	195.17	1406.38	1869.69	1755.23
	ऋणों पर ब्याज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(V)	ब्याज पश्चात् निवल अधिशेष	1869.85	195.17	1406.38	1869.69	1755.23
	लगी हुई पूँजी	9133.89	9705.79	10006.21	12120.41	20042.15
	- घटाइए: निवल अभिवृद्धियों की संयत राशि				1400.00	5400.00
	- घटाइए: संयत कार्यचालन पूँजी				1264.51	2639.35
	समायोजित लगी हुई पूँजी	9133.89	9705.79	10006.21	9455.90	12002.80
(VI)	लगी हुई पूँजी पर आय	1644.10	1795.57	1851.15	1749.34	2220.52
(VII)	पेशन निधि को अंतरण (समायोजित)	0.00	0.00	430.75	155.85	165.20
(VIII)	ब्याज और आय के बाद निवल अधिशेष	225.75	-1600.40	-875.52	-35.50	-630.49
(IX)	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष	2.99%	-17.38%	-8.86%	-0.38%	-6.35%
(X)	दो वर्ष के लिए औसत				-3.36%	

राशि मद स० II(ii) एफएमआई-एफएमआई में शामिल है ।

अनुबंध-I (ग)

मुरुगाव पत्तन न्यास

लागत विवरण — पत्तन एवं डॉक सुविधा

		(लाख रुपए)				
		1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-03	2003-04
				(अन्तिम)	बिना परिवर्तन	
(I)	प्रचालन आय	3175.40	3850.82	4717.57	5008.05	5170.19
(II)	प्रचालन लागत (मूल्यहास छोड़कर)	2487.67	2897.98	3062.78	2906.79	3081.20
	(i) मूल्यहास	347.67	335.35	360.85	423.78	613.82
	(ii). एफएमई-एफएमआई	544.75	787.49	1352.88	723.73	833.46
	- सेवानिवृत्ति लाभ					
	- कार्यनिष्ठादान पुरस्कार					
	जोड़ (II)	3380.09	4020.82	4776.51	4054.30	4528.48
(III)	अधिशेष (I-II)	-204.69	-170.00	-58.94	953.75	641.71
	आबंटित प्रबंध एवं सामान्य ऊपरिव्यय	776.39	856.36	1030.85	1062.66	1126.42
(IV)	निवल अधिशेष	-981.08	-1026.36	-1089.79	-108.91	-484.71
	ऋणों पर ब्याज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(V)	ब्याज परचात निवल अधिशेष	-981.08	-1026.36	-1089.79	-108.91	-484.71
	लगी हुई पूँजी	4891.50	4555.23	5013.74	9837.85	9546.10
	- घटाइए: निवल अभिवृद्धियों की संयत राशि				3000.00	3000.00
	- घटाइए: संयत कार्यचालन पूँजी				1026.38	1257.06
	समायोजित लगी हुई पूँजी	4891.50	4555.23	5013.74	5811.47	5289.04
(VI)	लगी हुई पूँजी पर आय	880.47	842.72	927.54	1075.12	978.47
(VII)	पेशन निधि को अंतरण (समायोजित)	0.00	0.00	273.46	100.62	106.65
(VIII)	ब्याज और आय के बाद निवल अधिशेष	-1861.55	-1869.08	-2290.79	-1284.65	-1569.84
(IX)	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष	-58.62%	-48.54%	-48.56%	-25.65%	-30.36%
(X)	दो वर्ष के लिए औसत				-28.01%	

राशि मद सं II(ii) एफएमआई-एफएमई में शामिल है।

अनुबन्ध-I (घ)

मुरुगाव पत्तन न्यास

लागत विवरण - रेलवे

(लाख रुपए)					
	1999-2000	2000-2001	2001-2002 (अन्तिम)	2002-03 परिवर्तन सहित	2003-04
(I) प्रचालन आय					
(i) बुलाई	223.93	335.10	628.16	716.25	1080.51
(ii) टर्मिनल प्रभार	164.61	198.24	314.56	300.00	452.58
उप जोड़ (I)	388.54	533.34	942.72	1016.25	1533.09
(II) प्रचालन लागत (मूल्यहास छोड़कर)					
(i) प्रचालन एवं रख-रखाव	29.42	64.56	78.14	72.50	80.00
(ii) वैगनों की मरम्मत एवं रख-रखाव	1.99	0.32	1.23	0.00	0.00
(iii) स्थायी मार्ग (पटरी) का रख-रखाव	28.38	83.16	95.66	113.67	125.00
(iv) स्टेशन का प्रचालन एवं रख-रखाव तथा प्रशासनिक व्यय	59.30	80.45	82.52	82.09	90.00
(v) कार्यालय स्थापना व्यय	24.47	37.13	56.61	38.30	42.22
उपजोड़ (II)	143.56	265.62	314.16	306.56	337.22
(i) मूल्यहास	95.92	101.60	120.60	100.29	117.69
(ii) एफएमआई-एफएमआई	38.63	75.66	147.00	77.69	89.47
- सेवानिवृत्ति लाभ					
- कार्यनिष्पादन पुरस्कार					
जोड़ (II)	278.11	442.88	581.76	484.54	544.38
(III) अधिशेष (I-II)	110.43	90.46	360.96	531.71	988.71
आवंटित प्रबंध एवं सामान्य ऊपरिव्यय	82.94	153.07	174.20	229.19	242.94
(IV) निवल अधिशेष	27.49	-62.61	186.76	302.52	745.77
ऋणों पर ब्याज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(V) ब्याज पश्चात निवल अधिशेष	27.49	-62.61	186.76	302.52	745.77
लगी हुई पूंजी	1029.17	2710.15	2700.82	2554.41	3124.44
- घटाइए: निवल अभिवृद्धियों की संयत राशि				0.00	500.00
- घटाइए: संयत कार्यचालन पूंजी				297.61	549.66
समायोजित लगी हुई पूंजी	1029.17	2710.15	2700.82	2554.80	3124.44
(VI) लगी हुई पूंजी पर आय	185.25	501.38	499.65	472.64	578.02
(VII) पेंशन निधि को अंतरण (समायोजित)	0.00	0.00	54.77	21.12	22.39
(VIII) ब्याज और आय के बाद निवल अधिशेष	-157.76	-563.99	-367.66	-191.24	145.36
(IX) प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष	-40.60%	-105.75%	-39.00%	-18.82%	9.48%
(X) दो वर्ष के लिए औसत				-4.67%	

राशि मद सं० II(vii) एफएमआई-एफएमआई में शामिल है।

अनुबंध-I (ड)

मुरुगाव पत्तन न्यास

लागत विवरण — संपदा किराया

		(लाख रुपए)			
		1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-03
				(अनतिम)	बिना परिवर्तन
(I)	प्रचालन आय				
	(i) लाइसेंस शुल्क- समुद्र तट भूमि	14.94	17.55	20.82	25.20
	(ii) संपदा भूमि किराया	752.70	576.84	752.31	630.00
	(iii) खुले प्लॉट का किराया	125.45	222.73	351.50	280.00
	(iv) शेड का किराया	3.11	3.52	1.76	2.60
	(v) भवन का किराया	18.47	20.65	22.72	29.00
	(vi) क्वार्टरों से किराया	19.13	21.97	22.82	28.10
	(vii) कटेनर भंडारण प्रभार	8.55	8.06	5.32	9.00
	(viii) विविध आय	23.20	85.71	47.09	90.03
	उप जोड़ (I)	965.55	957.03	1224.34	1093.93
(II)	प्रचालन लागत (मूल्यहास छोड़कर)				
	(i) आवासीय क्वार्टर	168.55	190.28	181.57	162.67
	(ii) प्रदत्त आवास	24.22	10.91	25.98	21.64
	(iii) सामान्य सुविधाएं	21.64	20.03	30.35	20.65
	(iv) प्रशासन एवं सामान्य	23.12	38.57	27.89	33.56
	(v) नए लघु कार्य	0.00	0.08	0.07	0.00
	उपजोड़ (II)	237.53	259.87	265.86	238.52
	(vi) मूल्यहास	49.68	58.71	66.23	66.37
	(vii) एफएमआई-एफएमआई	24.43	37.26	103.31	43.36
	- सेवानिवृत्ति लाभ				
	- कार्यनिष्पादन पुरस्कार				
	जोड़ (II)	311.64	355.84	435.40	348.25
(III)	अधिशेष (I-II)	653.91	601.19	788.94	745.68
	आबंटित प्रबंध एवं सामान्य ऊपरिव्यय	166.50	172.26	181.19	176.50
(IV)	निवल अधिशेष	487.41	428.93	607.75	569.18
	ऋणों पर ब्याज	0.00	0.00	0.00	0.00
(V)	ब्याज पश्चात् निवल अधिशेष	487.41	428.93	607.75	569.18
	लगी हुई पूंजी	2144.78	2370.00	2424.359	2409.74
	- घटाइए: निवल अभिवृद्धियों की संयत राशि				0.00
	- घटाइए: संयत कार्यचालन पूंजी				251.42
	समायोजित लगी हुई पूंजी	2144.78	2370.00	2424.36	2158.32
(VI)	लगी हुई पूंजी पर आय	386.06	438.45	448.51	399.29
(VII)	पेंशन निधि को अंतरण (समायोजित)	0.00	0.00	18.67	7.20
(VIII)	ब्याज और आय के बाद निवल अधिशेष	101.35	-9.52	140.57	162.69
(IX)	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष	10.50%	-0.99%	11.48%	14.87%
(X)	दो वर्ष के लिए औसत				13.23%

राशि मद सं० II(vii) एफएमआई-एफएमआई में शामिल है।

अनुबंध-I (घ)

मुरुगाव पत्तन न्यास

लागत विवरण — कार्गो प्रहस्तन एवं श्रमिक कार्य

(लाख रुपए)

	1999-2000	2000-2001	2001-2002 (अन्तिम)	2002-03 बिना परिवर्तन	2003-04
(I) प्रचालन आय					
(i) पोतवर्षिक समझौता लेवी	114.79	158.65	249.31	170.00	175.10
(ii) न्यूनतम तिमाही लेवी	1.56	1.32	1.92	1.50	1.55
(iii) क्षतिपूर्ति लेवी	1.96	0.44	15.51	20.00	20.60
(iv) क्षतिपूर्ति लेवी(एस्सार)बर्थ सं० 7	5.63	18.78	30.42	18.30	18.85
(v) कार्गो प्रहस्तन लेवी(प्रतिटन आधार पर)			1198.13	1580.00	1627.40
(vi) अन्य लेवी प्रभार	917.37	1142.26	469.87	—	—
(vii) विलंबित भुगतानों पर ब्याज	1.00	1.32	0.05	—	—
(viii) पे-लोडर देयताएं	1.57	6.11	2.29	—	—
(ix) कर्मचारियों से वसूल की जाने वाली मजदूरी	188.10	165.35	51.98	—	—
(x) मजदूरी डब्ल्यू/डी	139.54	148.53	57.42	—	—
(xi) कर्मचारियों से दुर्घटना क्षतिपूर्ति	0.55	0.00	-0.02	—	—
(xii) सुरक्षा उपस्कर	0.00	2.69	-0.89	—	—
उप जोड़ (I)	1372.07	1645.45	2077.77	1789.80	1843.49
(II) प्रचालन लागत (मूल्यहास छोड़कर)					
(i) सीएचएलडी कार्यालय एवं स्थापना	796.44	917.99	652.30	724.60	768.08
उपजोड़ (II)	796.44	917.99	652.30	724.60	768.08
(ii) मूल्यहास	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(iii). एफएमआई-एफएमआई	207.93	881.69	1423.30	537.00	618.42
- सेवानिवृत्ति लाभ					
- कार्यानिष्पादन पुरस्कार					
जोड़ (II)	1004.37	1799.68	2075.60	1261.60	1386.50
(III) अधिशेष (I-II)	367.70	-154.23	2.17	528.20	457.00
आबंटित प्रबन्ध एवं सामान्य ऊपरिख्यय	286.95	336.05	260.92	327.50	347.15
(IV) निवल अधिशेष	80.75	-490.28	-258.75	200.70	109.85
ऋणों पर ब्याज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(V) ब्याज पश्चात निवल अधिशेष	80.75	-490.28	-258.75	200.70	109.85
लगी हुई पूंजी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
- घटाइए: निवल अभिवृद्धियों की संयत राशि					
- घटाइए: संयत कार्यचालन पूंजी					
समायोजित लगी हुई पूंजी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(VI) लगी हुई पूंजी पर आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(VII) पेंशन निधि को अंतरण (समायोजित)	0.00	0.00	242.35	88.38	93.68
(VIII) ब्याज और आय के बाद निवल अधिशेष	80.75	-490.28	-501.10	112.32	16.17
(IX) प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष	5.89%	-29.80%	-24.12%	6.28%	0.88%
(X) दो वर्ष के लिए औसत				3.58%	

मुरुगाव पत्तन न्यास

दरों का मान

1.1. परिभाषाएं—सामान्य

इस दरों के मान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षित नहीं करे, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- (i) "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- (iii) "कोल्ड मूव" का अर्थ प्रचालन के इंजन के बिना पोत का संचलन होगा।
- (iv) "संयुक्त लदान" प्राथमिक तौर पर बर्थ सं० 9 (एमओएचपी) पर पोत का लदान और तब मध्यप्रवाह में उतसाई इंगित करता है।
- (v) "पत्तन क्षेत्र" का अर्थ सीमाशुल्कबद्ध क्षेत्र/पत्तन का पत्तन प्रचालनात्मक क्षेत्र है।
- (vi) "मध्यप्रवाह लदान" विशेष रूप से बर्थ के अतिरिक्त स्थानों पर पोत का लदान इंगित करता है।

1.2. सामान्य शर्तें एवं निबंधन

- (i) पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी श्रेणी' में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii)
 - (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपान्तरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
 - (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
 - (ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
 - (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो का उतसाई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतसाई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
 - (ङ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii)
 - (क) पोत-संबद्ध प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहां भी दरें अमरीकी खालर के रूप में मूल्यवर्गित हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर, जैसा समय-समय पर निर्दिष्ट किया जाए, पर उसके समतुल्य भारतीय रुपए में ~~रुपए~~ की मुद्रा के ~~रूपान्तरण~~ के बाद भारतीय रुपए में वसूल किया जाएगा। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपान्तरण का दिन माना जाएगा।

- (ख) अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संबद्ध प्रभार समतुल्य भारतीय रुपए में संग्रहित किए जाएंगे । इस प्रयोजनार्थ, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन परिसर में कंटेनरों के आगमन की तारीख को विद्यमान बाजार क्रय दर को डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के पुनःरूपान्तरण के लिए लागू किया जाएगा ।
- (iv) पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी । ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा ।
- (v) विलम्बित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
- (क) प्रयोक्ता दरों के मान के अधीन विलम्बित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा । इसी प्रकार, एमओपीटी विलम्बित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा ।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर 18% होगी । दंडात्मक ब्याज की दर एमओपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी ।
- (ग) वापसियों में विलम्ब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी ।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलम्ब को एमओपीटी द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा । तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरों के मान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है ।

भाग—I पोत संबद्ध प्रभार
खण्ड—क — पत्तन देयताएं

क्र०सं०	प्रभार्य पोत	प्रति जीआरटी वर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	(क) 3000 जीआरटी तक के पोत	1.97	0.05786
	(ख) 3001 से 10,000 जीआरटी तक के पोत	3.20	0.09400
	(ग) 10,001 से 30,000 जीआरटी तक के पोत	3.89	0.10847
	(घ) 30,001 से 60,000 जीआरटी तक के पोत	3.93	0.11589
	(ङ) 60,001 जीआरटी और उससे अधिक के पोत	2.95	0.08677
		न्यूनतम 235800.00 रुपए के अधीन	न्यूनतम 6941.40 अमरीकी डॉलर के अधीन
2.	(क) ऊपर क्रम सं० 1 में नहीं शामिल और लौह अयस्क का वहन नहीं करने वालों के अतिरिक्त नौका, टग, लांच, मछलीमार ट्रॉलर, बजरा और अन्य पोत	1.71	0.05044
	(ख) अयस्क का वहन करने वाली नौका, लांच और बजरा	निःशुल्क	निःशुल्क

टिप्पणियां :

- पत्तन देयताएं एक ही पोत के संबंध में तीस दिनों में एक बार प्रभार्य हैं ।
- पत्तन देयताएं निम्नलिखित मामलों में उपरोक्त दरों के 70% पर लगाई जाएंगी :—
 - 3000 टन से अनधिक सामान्य कार्गो के पार्सलों के लदान और उतराई में संलग्न पोत ।
 - देश में किसी अन्य पत्तन तक वहन किए जाने के लिए विशेषतः दूसरे पोत में सामान्य कार्गो को मालबोट पर चढ़ाने के लिए पत्तन में आने वाले पोत ।
 - बंधघाट कंटेनर और आरओ—आरओ पोत ।
- पत्तन देयताएं निम्न पर लगाई जाएंगी :—
 - कोई विहार नौका ।
 - कोई पोत, जो पत्तन छोड़कर मौसम के दबाव से अथवा कोई क्षति उठाने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश करने के लिए बाध्य होता है ।
 - सरकार के स्वामित्व और नीला/सफेद चिह्नंकित चलने वाले पोत ।
 - अन्य भारतीय पत्तनों के पोत ।
- स्थिरक भार में पत्तन में प्रवेश करने और यात्रियों को नहीं लाने वाले पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 75% प्रभार्य होगा, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य होगा ।
- पत्तन में प्रवेश करने परंतु उसमें कोई कार्गो नहीं उतारने अथवा लदान करने या यात्रियों को नहीं ले जाने वाले (ऐसी उतराई और पुनः नौमरण, जो मरम्मत के प्रयोजनार्थ आवश्यक हो, के अपवाद सहित) पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 50% प्रभारित किया जाएगा, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य होगा ।
- खाली और/अथवा लदे हुए फ्लीट बंध नौकाओं को उठाने के लिए “दुबारा आने” वाले बंध फौज पर कोई पत्तन देयता प्रभार्य नहीं होगी ।

7. पोत, जो ऊपर टिप्पणी (4) और (5) के अनुसार पत्तन देयता का भुगतान करने के बाद कार्गो अथवा यात्रियों को लेने अथवा उतारने के लिए 30 दिनों की अवधि के भीतर पत्तन में पुनः प्रवेश करता है, पर लागू दरों पर पत्तन देयता और लगाई जा चुकी रियायती पत्तन देयता के बीच अंतर प्रभार्य होगा ।
8. पृथक्कृत स्थिरक भार सहित सभी टैंकरों के लिए, उसके 'अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र' के "अभ्युक्ति" कॉलम में इंगित घटे हुए सकल टनभार को पत्तन देयता लगाने के प्रयोजनार्थ उसका सकल टनभार माना जाएगा ।

खण्ड—ख — पायलिटिज फीस

पत्तन में आने और बाहर जाने वाले पोतों के पायलिटिज के लिए लगाई जाने योग्य फीस में पत्तन के पायलट, चालक दल सहित पायलट लांच, बांधने/खोलने, बर्थ में खड़ा करने/बर्थ से हटाने, कर्षण प्रचालन और एक अंतरण प्रचालन में संलग्न लांच और टग की सेवाएं शामिल हैं ।

I. पायलिटिज फीस की अनुसूची

क्र०सं० पोत की श्रेणी	प्रति जीआरटी दर	
	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)	तटीय पोत (रुपए)
1. 1,00,000 डीडब्ल्यूटी से कम के पोत		
(क) 3000 जीआरटी तक	7.37 न्यूनतम 3686.77 रुपए के अधीन	0.21691 न्यूनतम 108.48 अमरीकी डॉलर के अधीन
(ख) 3001 से 15,000 जीआरटी तक	7.62	0.22414
(ग) 15,001 से 60,000 जीआरटी तक	7.37 न्यूनतम 114300.00 रुपए और अधिकतम 397980.00 रुपए के अधीन	0.21691 न्यूनतम 3362.10 अमरीकी डॉलर और अधिकतम 11713.14 अमरीकी डॉलर के अधीन
(घ) 60,001 जीआरटी और उससे अधिक	6.64	0.18621
2. 1,00,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक के पोत		
(क) मिश्रित लदान	6.64	0.19621
(ख) मध्यप्रवाह लदान	4.92	0.14461

II. पायलिटिज फीस की अनुसूची

क्र०सं० पोत की श्रेणी	प्रति जीआरटी दर	
	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)	तटीय पोत (रुपए)
1. 15,000 जीआरटी तक के सभी पोत	19662.67	578.45
2. 15,001 से 25,000 जीआरटी तक के पोत	29494.18	867.68
3. 25,001 जीआरटी और उससे अधिक के पोत	44241.27	1301.52

टिप्पणी :-

1. मध्यप्रवाह से बर्थ तक अथवा बर्थ से मध्यप्रवाह तक पोत का अंतरण अथवा बर्थ या लंगरगाह का परिवर्तन पृथक् प्रभार लगाने योग्य हैं । अंतरण प्रभार अंतरण के सभी कार्यों पर लगाया जाएगा, जिसमें पायलटिज से संबंधित आगम और बहिर्गम संचलन तथा अंतरण का एक अतिरिक्त कार्य शामिल नहीं है।
2. पत्तन की सुविधा के लिए यथा उपरोक्त निष्पादित कोई प्रचालन प्रभार नहीं होगा ।
 "पत्तन सुविधा" निम्नलिखित में से किसी एक के अर्थ हेतु परिभाषित की है :-
 - (i) अगर बर्थ पर कोई कार्यरत कार्गो पोत लंगरगाह/बंधघाट में यानान्तरकों सहित कोई पोत तलकर्षण कार्य/जल वैज्ञानिक सर्वेक्षण कार्य करने तथा किसी तलकर्षक के लिए बर्थ आबंटित करने या बर्थ के मरम्मत कार्य कराने, अनुसंधान और ऐसे अन्य समान कार्य, जिससे अंतरण की आवश्यकता होती हो, के लिए अंतरित/बर्थ से हटाया जाता है तो ऐसे अंतरण को "पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण" माना जाएगा । ऐसे अंतरित पोत (पोतों) को पुनः स्थान में लाने के लिए किए गए अंतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण" माना जाएगा।
 - (ii) अगर किसी कार्यरत कार्गो पोत को बाहर जाने की प्राथमिकता पर रखने के लिए बर्थ से अंतरित किया जाता है तो पोत, जिन्हें अंतरण प्रभार का वहन करने से छूट प्राप्त है, ऐसे अंतरण को "पत्तन सुविधा" माना जाएगा ।
3. तथापि यानान्तरकों के मामले में, अंतरण के सभी कार्य प्रभार्य हैं ।
4. जब भी किसी पोत को दूसरे पोत को बाहर जाने की प्राथमिकता पर स्थान देने के लिए अंतरित किया जाता है तो अंतरित पोत को अंतरण प्रभार के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसका भुगतान बाहर जाने की प्राथमिकता प्राप्त पोत द्वारा किया जाता है अथवा अंतरण को "पत्तन की सुविधा" के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता प्राप्त पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है । तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा :-
 - (i) कार्गो-मिन्न पोत, जिसे किसी भी दशा में कार्गो पोत के आगमन पर गोदी खाली करना होता है।
 - (ii) विशेष रूप से किनारे पर लदान/उतराई के लिए गोदी का प्रयोग करने वाले पोत ।
 - (iii) पोत जो किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के बिना गोदी पर निष्क्रिय खड़े हैं ।
5. रद्दकरण प्रभार : पायलट, जिनकी सेवाएं किसी संचलन के लिए मांगी जाती हैं, परंतु उनका उपयोग नहीं किया जाता, के मामले में नीचे दिए गए अनुसार फीस लगाई जाएगी:-

क्र०सं०	पोत की श्रेणी	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)
(क)	पायलट बुक किए गए समय के 2 घंटे पूर्व प्राप्त रद्दकरण	शून्य	शून्य
(ख)	पायलट बुक किए गए समय से 2 घंटे से कम परंतु ½ घंटे से अधिक पूर्व प्राप्त रद्दकरण	2098.26	61.728
(ग)	पायलट बुक किए गए समय से ½ घंटे से कम पूर्व रद्दकरण अथवा अगर पायलट स्टेशन छोड़ चुका हो, परंतु टग ने स्टेशन नहीं छोड़ा हो	2622.82	77.160
(घ)	पायलट के सवार होने और सवार होने के ½ घंटे के भीतर परंतु टग ने स्टेशन नहीं छोड़ा हो, के बाद प्राप्त रद्दकरण	3147.42	92.593
(ङ)	- तदैव - परंतु 1 टग ने स्टेशन छोड़ा हो	6284.81	185.185
(च)	- तदैव - परंतु 2 टग ने स्टेशन छोड़ा हो	9442.23	277.778
(छ)	- तदैव - परंतु 3 टग ने स्टेशन छोड़ा हो	12589.62	370.370
(ज)	पायलट के सवार होने के 30 मिनट बाद (यथा लागू रुकने के प्रभारों के अतिरिक्त)	3147.42	92.593

टिप्पणियां :-

रद्दकरण प्रभार नहीं लगाया जाएगा अगर पोत के संचलन के लिए बुकिंग पत्तन पर आरोप्य कारणों से रद्द हो जाती है ।

6. रुकने का प्रभार :

अगर कोई पोत उस पर पायलिटिज के प्रयोजनार्थ पॉयलट के सवार होने के तीस मिनट के भीतर संचलन के लिए समर्थ नहीं है तो वह जब तक संचलित नहीं होता, तीस मिनट से अधिक के लिए प्रति आधे घंटे अथवा उसके भाग के लिए तटीय पोत के मामले में 2098.26/—रुपए अथवा विदेशगामी पोत के मामले में प्रति आधे घंटे 61.728 अमरीकी डॉलर की अतिरिक्त फीस अदा करने योग्य होगा । इसके अतिरिक्त नीचे दिए गए अनुसार टग किराया प्रभार भी देय होगा :-

विवरण	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
प्रति आधे घंटे अथवा उसके भाग के लिए टग रहित	2098.26	61.728
प्रति आधे घंटे अथवा उसके भाग के लिए 1 टग सहित	6294.81	185.185
प्रति आधे घंटे अथवा उसके भाग के लिए 2 टग सहित	9442.23	277.778
प्रति आधे घंटे अथवा उसके भाग के लिए 3 टग सहित	12589.62	370.370

7. अगर बर्हिगम यात्रा वाला पोत खराब मौसम के कारण पत्तन की सीमा के बाहर पॉयलट को ले जाता है तो पत्तन में पॉयलट के ड्यूटी पर वापस आने की सूचना देने तक तटीय पोत के मामले में प्रति दिन 2457.62/—रुपए अथवा विदेशगामी पोत के मामले में प्रति दिन 72.30 अमरीकी डॉलर की दर पर प्रतिपूर्ति पोत के मास्टर द्वारा अदा की जाएगी । इसके अतिरिक्त, जहाज पर मौजूद पॉयलट के खाने और ठहरने का व्यय पोत के मास्टर द्वारा देय होगा ।
8. तरंगरोध जल के पश्चिम यानान्तरक की दोहरा बैंकिंग के लिए प्रभार लागू अंतरण प्रभारों का डेढ़ गुना होगा ।
9. किसी प्रचालन में पूर्णतः अथवा अंशतः 'कोल्ड मूव' पर पोत की पायलिटिज करने के लिए पायलिटिज फीस की अनुसूची में उल्लिखित दरों का दुगुना लगाई जाएगी ।

III. वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड के मुरुगाव बंदरगाह स्थित**शुष्क गोदी के लिए विशेष प्रभार****1. डब्ल्यूआईएसएल क्षेत्र में/से आगम और बर्हिगम संचलन :**

फ्लोटिंग गोदियों/ले-अप जेटी/स्लिपवे में प्रवेश करने वाले पोत :-

- (क) हार्ट मूव खण्ड ख (i) के अधीन दी गई दरों की अनुसूची के अनुसार पायलिटिज फीस की वार्षिक दर ।
- (ख) कोल्ड-मूव (यथा, इंजन की शक्ति के बिना अथवा अंशतः या पूर्णतः चालन) खण्ड ख (i) के अधीन दी गई दरों की अनुसूची के अनुसार पॉयलिटिज फीस की दुगुनी दर, अगर आगम और बर्हिगम दोनों संचलन कोल्ड संचलन हों । अगर एक कोल्ड हो तो पायलिटिज फीस की दर का 1½ गुना प्रभार्य होगा ।

2. अन्य संचलन
 पत्तन क्षेत्र से शुष्क गोदी/स्लिपवे और विलोमतः और विलोमतः तक । शुष्क गोदी/स्लिपवे से ले-अप जेद्दी और विलोमतः या ले-अप जेटी से पत्तन क्षेत्र अथवा विलोमतः
- (क) हॉट मूव प्रत्येक प्रचालन के लिए दरों की अनुसूची के अनुसार पायलिटिज फीस का 50%
- (ख) कोल्ड मूव हॉट मूव में संचलनों के लिए यथानिर्दिष्ट दरों का दुगुना प्रभार
 (अर्थात् इंजन की शक्ति बिना
 अथवा अंशतः या पूर्णतः चालन)

टिप्पणी :-

- उपरोक्त प्रभार दरों के मान और समय-समय पर विद्यमान शर्तों के विवरण के अनुसार निर्धारित पायलिटिज फीस के अतिरिक्त हैं ।
- बर्थ पर लगाने, बर्थ से हटाने अथवा डब्ल्यूआईएसएल सुविधाओं को/से अंतरण ऊपर अनुसार प्रभार्य हैं ।
- मुरुगाव पत्तन में एकमात्र डब्ल्यूआईएसएल सुविधाओं के प्रयोग के लिए आने वाले पोत प्रारंभ में यथा उपरोक्त 1(क) अथवा 1(ख) के अनुसार अदा करेंगे । वे डब्ल्यूआईएसएल सुविधाओं को/से संचलन शामिल नहीं होने वाले एक निशुल्क अंतरण के हकदार होंगे ।

खण्ड-ग — बर्थ किराया/लंगरगाह प्रभार

L बर्थ किराया प्रभार

प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर

क्र.सं.	पोत की श्रेणी	बर्थ जहाज केन प्रदान किए जाते हैं		बर्थ सं० 9 (एमओएचपी)		बर्थ सं० 8		बर्थ जहाज तट केन प्रदान नहीं किए जाते	
		तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		(रुपए)	(अमरीकी डॉलर)	(रुपए)	(अमरीकी डॉलर)	(रुपए)	(अमरीकी डॉलर)	(रुपए)	(अमरीकी डॉलर)
क	3000 जीआरटी तक के पोत	0.32	0.00944	1.07	0.03134	0.41	0.01205	0.25	0.00723
ख	3001 से 10,000 जीआरटी	0.36	0.01066	1.07	0.03134	0.49	0.01447	0.25	0.00723
ग	10,001 से 15,000 जीआरटी	0.56	0.01646	1.07	0.03134	0.74	0.0217	0.41	0.01205
घ	15,001 से 30,000 जीआरटी	0.89	0.02610	1.07	0.03134	1.07	0.03134	0.74	0.0217
ङ	30,001 से 35,000 जीआरटी	0.89	0.02610	2.62	0.07699	1.07	0.03134	0.74	0.0217
च	35,001 से 60,000 जीआरटी	0.89	0.02610	2.86	0.08421	1.31	0.03856	1.31	0.03856
छ	60,001 से 80,000 जीआरटी	0.89	0.02610	1.31	0.03856	1.31	0.03856	1.31	0.03856
ज	80,001 जीआरटी और अधिक	0.89	0.02610	0.82	0.0241	1.31	0.03856	1.31	0.03856

टिप्पणी :-

- उपरोक्त प्रभार बर्थ, घाट, बंध घाट, जेद्दी आदि में आने वाले, अथवा खड़े रहने वाले पोतों और अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट के मास्टर्स, स्वामियों अथवा एजेंटों पर प्रति जीआरटी प्रति 8 घंटे या उसके भाग के लिए लगाए जाने योग्य हैं ।
- लगाए जाने योग्य बर्थ किराया प्रभार तटीय पोतों के मामले में न्यूनतम 245.59 रुपए और विदेशगामी पोतों के मामले में 7.225 अमरीकी डॉलर के अधीन है ।
- ये दरें गंतव्य स्थान पर ध्यान दिए बिना सभी पोतों पर लागू हैं ।

II. लंगरगाह प्रभार**1. कार्गो के लदान/उताराई प्रचालनों अथवा यात्रियों को चढ़ाने अथवा उतारने में नहीं संलग्न होने वाले पोत**

क्र०सं० विवरण	दर (प्रति 8 घंटे अथवा उसका भाग)	
	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)
क. स्वयं का लंगर डब्ल्यू/बी	409.60	12.05
ख. स्वयं का लंगर ई/बी	573.45	16.87
ग. बंध घाट का प्रयोग	819.21	24.10

2. कार्गो के लदान/उताराई अथवा यात्रियों को चढ़ाने और उतारने में संलग्न पोत

क्र०सं० पोत की श्रेणी	दर (प्रति 8 घंटे अथवा उसका भाग)			
	तटीय पोत (रुपए)		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)	
	तरंग रोध के पूर्व	तरंग रोध के पश्चिम	तरंग रोध के पूर्व	तरंग रोध के पश्चिम
(क) 10,000 जीआरटी तक के पोत	0.08	0.04	0.00241	0.00121
(ख) 10,001 से 20,000 जीआरटी तक	0.12	0.08	0.00361	0.00241
(ग) 20,001 से 40,000 जीआरटी तक	0.21	0.16	0.00603	0.00482
(घ) 40,001 से 60,000 जीआरटी तक	0.25	0.21	0.00724	0.00603
(ङ) 60,001 से 80,000 जीआरटी तक	0.29	0.21	0.00843	0.00603
(च) 80,001 जीआरटी और अधिक	0.21	0.13	0.00603	0.00376

3.

क्र०सं० विवरण	दर (प्रति 8 घंटे अथवा उसका भाग)			
	तटीय पोत (रुपए)		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)	
	तरंग रोध के पूर्व	तरंग रोध के पश्चिम	तरंग रोध के पूर्व	तरंग रोध के पश्चिम
लांच, मछलीमार ट्रॉलर, नौका, अनुसंधान और सर्वेक्षण पोत तथा अयस्क का वहन नहीं करने वाली नौकाएं और 1800 जीआरटी तक के आकार के लघु थोक वाहक	40.98	40.98	1.20558	1.20558

I और II के लिए साक्षाटिप्पणियां :

1. बर्थ किराए में बर्थ में प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं, जैसे बर्थ का कब्जा, बर्थ में समयोपरि, कार्य, टेलीफोन, कूड़ा-करकट हटाना, बर्थ की सफाई, अग्निशमन निगरानी आदि ।
2. 8 घंटे की अवधि पोत के बर्थ/लंगरगाह पर कब्जा करने के समय से परिकलित की जाएगी ।

3. पोत द्वारा अप-वा समुद्री यात्रा की तैयारी का संकेत देने के समय से 4 घंटे की समाप्ति के बाद कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा । गलत संकेत दिए जाने के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार (प्रत्येक 8 घंटे की 3 पालियाँ) के समतुल्य दंडात्मक बर्थ किराया लगाया जाएगा ।
4. अगर कोई पोत कार्गो कार्य को पूरा करने के बाद 3 घंटे के भीतर अथवा यातायात प्रबंधक या उप संरक्षक द्वारा बर्थ को खाली करने के लिए दी गई नोटिस की समाप्ति के बाद, जो भी बाद में हो, बर्थ खाली करने के लिए तैयार नहीं है तो पोत सामान्य दर के पांच गुने पर अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करने योग्य होगा, इसे प्रति घंटे अथवा उसके भाग तक कम किया जाएगा ।
5. बर्थ सं० 9 में स्थिरक मार समाप्त करने के लिए अनुमत्य समय 3 घंटे का होगा और उसके बाद सामान्य बर्थ किराया प्रभार के पांच गुने पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा, जिसे प्रति घंटे अथवा उसके भाग तक अर्थात् किसी प्रभार अथवा छूट, जो पोत पर लागू हो, के बिना घटाया जाएगा । यह बर्थ पर पोत के रुकने की संपूर्ण अवधि के लिए लागू सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त होगा ।
6. अगर किसी नौका को एमओएचपी से संबद्ध नौका उतराई जेट्टियों में लाया जाता है, जेट्टी को उतराई पूरा होने अथवा निर्यातक, जिसके लिए नौका अयरक लेकर आई थी, के लिए आर्बिट्ररी नौका उतराई अवधि के 15 मिनट के भीतर जेट्टी खाली नहीं करती है तो वह प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए 151.80 रुपए की दर से जेट्टी के लिए बर्थ किराया प्रभार अदा करने योग्य होगी ।
7. बर्थ में दूसरे पोत के किनारे खड़े पोत के लिए पोत द्वारा देय प्रभारों के 50% पर बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा ।
8. नौका, देशी नौका, टग अथवा मछलीमार ट्रॉलर आदि, जो बर्थ पर एकमात्र बंकरिंग, जल लेने, मरम्मत अथवा जहाज के चालक दल को उतारने के प्रयोजनार्थ आते हैं, पर न्यूनतम निर्धारित बर्थ किराया प्रभार लागू नहीं होगा ।
9. कार्गो का लदान करने अथवा उतारने या यात्रियों को चढ़ाने अथवा उतारने समय बंधघाट का प्रयोग करने वाले पोत पर तटीय पोत के मामले में प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए 245.90 रुपए और विदेशगामी पोत के मामले में प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए 7234 अमरीकी डॉलर का अतिरिक्त प्रभार खण्ड ग (ii) के अधीन दी गई अनुसूची 2 के अनुसार लंगरगाह प्रभार के अलावा लगाया जाएगा ।
10. खण्ड ग (ii) के अधीन अनुसूची 3 में निर्धारित दरें गोवा में विधिवत पंजीकृत और महापत्तन न्यास बंदरगाह नौका नियमों के अधीन पत्तन सीमाओं के भीतर प्रचालित होने के लिए लाइसेंस प्राप्त लांच, मछलीमार ट्रॉलर और देशी नौकाओं के मामले में लागू नहीं होगी ।
11. प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग
 - (i) किसी पोत को "प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग" प्रदान करने के लिए एक दिन (प्रत्येक 8 घंटे की 3 यूनिट) के लिए बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य अथवा बर्थ में वास्तविक रूप से रुकने की कुल अवधि के लिए परिकल्पित बर्थ किराया प्रभार का 75%, इनमें से जो भी अधिक हो, फीस लगाई जाएगी ।
12. बाहर भेजने की प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग
 - (i) किसी पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग प्रदान करने के लिए एक दिन (प्रत्येक 8 घंटे की 3 यूनिट) के लिए बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य अथवा बर्थ में पोत के वास्तविक रूप से रुकने की कुल अवधि के लिए परिकल्पित बर्थ किराया प्रभार का 100%, इनमें से जो भी अधिक हो, फीस लगाई जाएगी ।
 - (ii) इसके अतिरिक्त, पोत के लिए बाहर/भीतर अंतरण प्रभार उन पोतों पर लगाया जाएगा, जिन्हें बाहर भेजने की प्राथमिकता प्रदान की जाती है ।
 - (iii) उपरोक्त स्कीम के अनुसार प्रभारों के अनुप्रयोग से निम्नलिखित पोतों को छूट प्रदान की जाएगी:
 - (क) रक्षा मंत्रालय के लिए कार्गो का वहन करने वाले पोत ।
 - (ख) सद्भावना भ्रमण पर आने वाले रक्षा पोत ।

- (ग) महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका अभियान के प्रयोजनार्थ किराए पर लिए गए पोत।
 (घ) अन्य कोई पोत, जिसके लिए नौपहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई है।

13. क्षमता-संबद्ध प्रशुल्क स्कीम

- (i) यह स्कीम बर्थ सं० 9 (एमओएचपी) पर सही मौसम के दौरान ही प्रहस्तन किए गए लौह अयस्क अर्थात् 1 अक्टूबर और 31 मई के बीच समुद्री यात्रा करने वाले पोतों पर लागू होगी।
 (ii) इस स्कीम के प्रयोजनार्थ चक्कर लगाने का समय पत्तन में पोत के प्रवेश के समय (अर्थात् पत्तन में रिपोर्टिंग स्टेशन में आगमन पर पोत के लंगर डालने का समय) से प्रारंभ होगा और कार्गो प्रयाजन पूरा करने पर बर्थ से प्रस्थान के समय समाप्त होगा।
 (iii) निर्धारित सीमा अर्थात् किसी पोत के लिए मानदण्ड नीचे दिए गए सूत्र का प्रयोग करते हुए निर्धारित किया जाएगा :-

$$\text{निर्धारित सीमा (जहाज एक्स के लिए)} = \frac{\text{ए}}{\text{बी}} + \text{सी}$$

जहाँ

- ए = बर्थ सं० 9 में लदान (एक्स जहाज में) किया गया टनभार
 बी = औसत दैनिक लदान दर (निम्नलिखित के रूप में परिकलित पिछले 5 वर्षों पर आधारित)

बर्थ सं० 9 में प्रहस्तन किया गया कुल टनभार

बर्थ सं० 9 में पोतों द्वारा व्यतीत कुल समय (सकल)

सी = औसत बर्थिंग-पूर्व रुकना (पिछले 5 वर्ष के आंकड़े पर आधारित)

- (iv) 'मानदण्ड/निर्धारित समय' तथा साथ ही वास्तविक निष्पादन के निर्धारण के लिए लदान हेतु लिए गए कुल समय को माना जाएगा, जब कोई पोत एक ही अथवा भिन्न निर्यातकों द्वारा दो विभिन्न पार्सलों का लदान करता है।
 (v) किसी पोत द्वारा वास्तविक बर्थिंग-पूर्व रुकने का कुल समय और बर्थ सं० 9 पर पोत द्वारा वास्तव में व्यतीत कुल समय की तुलना यह निर्धारित करने के लिए कि क्या पोत बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार में छूट का हकदार है या उसे पूरक बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार अदा करना होगा, उस पोत के लिए ऊपर (iii) में निर्धारित तरीके से परिकलित 'मानदण्ड/निर्धारित समय' से की जाएगी।
 (vi) पोत, जो इस प्रकार निर्धारित 'मानदण्ड/निर्धारित समय' से कम समय में परिवर्तित हो जाते हैं, पर निर्धारित दरों पर देय बर्थिंग-पूर्व रुकने की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के 40% की दर पर पूरक बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार लगाया जाएगा।
 (vii) निर्धारित दरों पर देय बर्थिंग-पूर्व रुकने की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के 40% की दर पर छूट प्रदान की जाएगी, अगर पोत के परिवर्तन का समय इस प्रकार निर्धारित मानदण्ड/निर्धारित समय से अधिक हो जाता है।
 (viii) अनुमानित आधार पर सामान्य बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के साथ पूरक बर्थ किराया/लंगरगाह प्रभार अग्रिम तौर पर देय होगा और उसे लौटा दिया जाएगा, अगर पोत निर्दिष्ट परिवर्तन अवधि प्राप्त नहीं करते।

- (ix) एमओपीटी ऊपर उप-टिप्पणी (iii) में निर्धारित सामान्य सूत्र का प्रयोग करते हुए पिछले पांच वर्ष के औसत आंकड़ों के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्कीम को संशोधित करेगा। ऐसा करते समय, एमओपीटी, गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ को संगत आंकड़े प्रस्तुत करेगा।

खण्ड-घ — पोतों को जल की आपूर्ति और विविध सेवाओं के लिए प्रभार

I. (क) पोतों को जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

क्र०सं० स्थिति	प्रति 1000 लीटर दर	
	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)
(i) बर्थ में	124.21	3.65402
(ii) नौकाओं द्वारा		
(क) तरंग रोध के भीतर	217.39	6.39645
(ख) तरंग रोध के बाहर	279.48	8.22204

I. (ख) नौका के स्टेशन छोड़ने के बाद जल आपूर्ति को रद्द करने का प्रभार

विवरण	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)
(i) ईओबी में आपूर्ति के लिए	2931.81	86.250
(ii) डब्ल्यूओबी में आपूर्ति के लिए	5883.62	172.500

(ग) जल नौका/आधा घंटा अथवा उसके भाग के लिए रुकने का प्रभार

क्र०सं० स्थिति	प्रति आधा घंटा अथवा उसके भाग की दर	
	तटीय पोत (रुपए में)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर में)
(i) ईओबी में आपूर्ति के लिए	1485.91	43.125
(ii) डब्ल्यूओबी में आपूर्ति के लिए	2931.81	86.250

- (घ) नौका द्वारा जलापूर्ति के लिए न्यूनतम मांग के लिए प्रभार डब्ल्यूओबी में 50 टन अथवा ईओबी में 25 टन होगा। तथापि, अगर पत्तन द्वारा जल की कमी के कारण कम मात्रा में आपूर्ति की जा रही है, तब प्रभार मात्रा के अनुसार होगा।

II टग के प्रयोग के लिए प्रभार

क्र०सं० स्थिति	प्रति घंटा अथवा उसके भाग की दर (ईंधन और स्नेहकों सहित)	
	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर)
(i) बर्थिंग, बर्थ से हटाने, अंतरण और पत्तन सीमाओं में पोतों के कर्षण में सहायता करने के अतिरिक्त प्रचालन के लिए प्रयुक्त टग	12288.97	361.52550

भाग-II कार्गो संबद्ध प्रभार
खण्ड-क - घाटशुल्क प्रभार

क्र.स.	वस्तुओं का विवरण	इकाई	आयात और निर्यात के लिए दर (रुपए)
1.	थोक कार्गो		
1.	सभी किसम के अम्ल	मीट्रिक टन	67.50
2.	पशु उत्पाद		
	(क) खाल और चमड़ा	मीट्रिक टन	30.00
	(ख) अस्थि और अस्थि चूण	मीट्रिक टन	15.00
3.	अस्त्र-शस्त्र, गोला बारूद, विस्फोटक और रक्षा भंडार	मीट्रिक टन	60.00
4.	एस्बेस्टस		
	(क) एस्बेस्टस अविनिर्मित	मीट्रिक टन	18.00
	(ख) एस्बेस्टस विनिर्मित	मीट्रिक टन	22.50
5.	एल्युमिना (थोक)	मीट्रिक टन	30.00
6.	कार्बन ब्लैक सभरण भंडार	मीट्रिक टन,	45.00
7.	कार्बिक सोडा	मीट्रिक टन	45.00
8.	सीमेंट खंगर, सीमेंट और सीमेंट उत्पाद	मीट्रिक टन,	30.00
9.	कोयला, जलावन की लकड़ी, कोक/चारकोल	मीट्रिक टन	30.00
10.	रेत, ईट, टाइल्स, चूना, मृत्तिका आदि जैसी निर्माण सामग्रियां	मीट्रिक टन	9.00
11.	कपास		
	(क) कच्ची कपास और सूत के धागे	मीट्रिक टन	45.00
	(ख) कपास अपशिष्ट	मीट्रिक टन	9.00
12.	सल्फर, रॉक फॉस्फेट जैसे उर्वरक और उर्वरक कच्ची सामग्रियां, खाद और अन्य रसायन	मीट्रिक टन	27.00
13.	खाद्य सहित चावल और गेहू के अतिरिक्त खाद्यान्न, तिलहन, मोटे अनाज, दालें	मीट्रिक टन	22.50
14.	फल, कच्चे काजू सहित गिरी, कसाया (टैपियोका), नारियल, कोपरा, हल्दी के बीज आदि		
	(क) नारियल और प्याज सहित फल और सब्जियां	मीट्रिक टन	18.00
	(ख) सभी प्रकार और अन्यथा अनिर्दिष्ट गरी	मीट्रिक टन	36.00
15.	जूट और जूट उत्पाद, नारियल रेशा और नारियल रेशा उत्पाद	मीट्रिक टन	15.00
16.	ग्रेनाइट और संगमरमर		
	(क) ब्लॉक (अशोधित)	मीट्रिक टन	15.00
	(ख) अन्य द्रव कार्गो	मीट्रिक टन	30.00
17.	द्रव कार्गो		
	(क) मोनो इथीलिन ग्लाइकॉल	मीट्रिक टन	45.00
	(ख) अन्य द्रव कार्गो	मीट्रिक टन	45.00
18.	लकड़ी के लट्ठे, टिम्बर, लकड़ी, बांस आदि		
	(क) असंसाधित	मीट्रिक टन	22.50
	(ख) बोर्ड, पोल, प्लाईवुड आदि जैसा संसाधित	मीट्रिक टन	30.00
	(ग) लकड़ी की लुगदी	मीट्रिक टन	37.50

19.	शीरा	मीट्रिक टन	10.00
20.	फेनॉयल	मीट्रिक टन	52.50
21.	धातु (सभी), धातु के बर्तन, लोहा, स्पंज, लोहा, उष्ण बिजली के तार और स्क्रेप आदि	मीट्रिक टन	30.00
22.	कच्चा लोहा	मीट्रिक टन	26.25
23.	खली, चारा, मूला, आदि	मीट्रिक टन	24.00
24.	कागज		
	(क) अपशिष्ट कागज के अतिरिक्त सभी प्रकार के कागज	मीट्रिक टन	37.50
	(ख) अपशिष्ट कागज	मीट्रिक टन	22.50
25.	रबड़ और रबड़ उत्पाद		
	(क) रबड़-कच्चा	मीट्रिक टन	22.50
	(ख) रबड़-विनिर्मित	मीट्रिक टन	37.50
26.	नमक	मीट्रिक टन	4.35
27.	चीनी	मीट्रिक टन	37.50
28.	सिंथेटिक रेजिन	मीट्रिक टन	37.50
29.	धातुकर्मीय कोक	मीट्रिक टन	45.00
30.	द्रवीकृत पेट्रोलियम गैस	मीट्रिक टन	125.00
31.	चावल	मीट्रिक टन	30.00
32.	गेहूं	मीट्रिक टन	30.00
33.	चूना पत्थर	मीट्रिक टन	9.60
34.	द्रव अमोनिया	मीट्रिक टन	99.00
35.	अन्यत्र अन्यथा अनिर्दिष्ट सामग्रियां	मीट्रिक टन	30.00
36.	सभी जीवित पशु, पक्षी और सर्प	प्रत्येक	7.50
37.	वारतविक यात्रियों के साथ नहीं आने वाले साज-समान और व्यक्तिगत सामान	प्रति 50 कि०ग्रा० अथवा उसका भाग	3.00

टिप्पणी: फॉस्फोरिक अम्ल पर घाटशुल्क प्रमार, जब मध्य प्रवाह में प्रहस्तन किया जाता है, मद सं० 1 के अधीन निर्धारित घाटशुल्क का 50% होगा ।

11. खनिज तेल/पीओएल उत्पाद

1.	(क) डीजल तेल, भट्ठी तेल, ईंधन तेल, विमानन ईंधन, किरासन तेल को छोड़कर, यहां इसमें शामिल अनिर्दिष्ट सहित 76° फारनहाइट (24.44° से०) के दमनांक वाली सभी मदें	मीट्रिक टन	70.00
	(ख) किरासन	मीट्रिक टन	50.00
2.	(क) विमानन स्पिरिट, बेंजीन, पेट्रोल, गैसोलीन, मोटर स्पिरिट और पेट्रोलियम कोक को छोड़कर यहां अनिर्दिष्ट मदों सहित 76° फारनहाइट (24.44° से०) से कम के दमनांक सहित सभी मदें ।	मीट्रिक टन	99.00
	(ख) पेट्रोलियम कोक	मीट्रिक टन	24.00

III. खनिज अयस्क और गुटिका (बर्थ सं० 9—एमओएचपी के अतिरिक्त)

क्रम सं०	पोत की श्रेणी	बर्थ पर स्थिति			घाटशुल्क/किनारे पर स्थिति		
		लौह अयस्क	लौह अयस्क गुटिका	अन्य अयस्क और गुटिका	लौह अयस्क	लौह अयस्क गुटिका	अन्य अयस्क और गुटिका
		प्रति टन दर (रुपए)			प्रति टन दर (रुपए)		
1.	30,000 डीडब्ल्यूटी तक	9.40	11.20	13.15	5.40	7.60	8.50
2.	30,000 डीडब्ल्यूटी से अधिक परतु 1,00,000 डीडब्ल्यूटी से कम	9.40	11.20	13.15	6.70	8.50	9.40
3.	1,00,000 डीडब्ल्यूटी और उससे अधिक	9.40	11.20	13.15	7.60	9.40	11.20
4.	(I) पर्लाइट अयस्क			14.80			14.80
	(II) लौह धातुकर्मीय अपशिष्ट (ऑक्साइड पूर्ण)			11.20			11.20
	(III) मैंगनीज अयस्क और लौह— मैंगनीज अयस्क			9.40			9.40
5.	लौह अयस्क गुटिका (तटीय यातायात के लिए नौकाओं द्वारा प्रहस्तित)		16.60				

खण्ड क—I, II और III के लिए टिप्पणियां

1. प्रभार्य भार न्यूनतम 50 कि०ग्रा० के अधीन होगा । भिन्न को 50 कि०ग्रा० के अगले उच्च गुणकों में पूर्णांकित किया जाएगा ।
2. घाट की दीवाल पर उनके आगमन के बाद 24 घंटे के भीतर की गई घोषणा कि जब उतराई का दिन पत्तन के अवकाश का दिन है और कि अन्य पत्तन को यानान्तरण के लिए अभिप्रेत है तो उतराई की तारीख से एक महीने के भीतर प्रेषित की जा रही ऐसी उतारी गई सामग्रियां । प्रत्येक प्रचालन के लिए संबंधित दरों के दो-तिहाई पर।
3. पोतों से सामग्रियां, जो उन्हें उतराई स्थल से गुजरे बिना उतराई स्थल के किनारे होते हुए किसी हल्की नौका अथवा विलोमतः में यानान्तरित । घाटशुल्क दरों के 75 प्रतिशत पर।
4. एक मीट्रिक टन से कम के छोटे ढेर में प्रहस्तन की गई थोक मर्दों पर मूल्यानुसार दर पर घाटशुल्क लगेगा, जैसा ब्रेक थोक वस्तुओं (अन्यत्र निर्दिष्ट नहीं की गई मर्दे—निर्यात और आयात, जैसा भी मामला हो) के मामले में होता है ।
5. अयस्क और गुटिका के अतिरिक्त सभी वस्तुओं, जब मध्यप्रवाह में उतारी जाती हैं, पर घाटशुल्क बर्थ पर लागू दरों के 60 प्रतिशत पर प्रभार्य होगा ।

IV. ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तुओं का विवरण	इकाई	दर (रुपए)
	निर्यात	पोत पर्यन्त निःशुल्क मूल्य पर मूल्यानुसार %	
1.	प्रशीतित झींगा/ मछली और जल शैल कार्गो		0.02
2.	अल्युमिना		0.40
3.	मशीनरी, अतिरिक्त पूर्ण सहायक उपस्कर और उपकरण		0.20
4.	हस्तशिल्प		0.30
5.	कांच और कांच की सभी वस्तुएं		0.15
6.	मदिरा (आईएमएफएन)		0.30
7.	वे मदें, जो अन्यत्र निर्दिष्ट नहीं		0.20
	आयात	लागत, बीमा, भाड़ा मूल्य पर मूल्यानुसार %	
1.	मशीनरी, अतिरिक्त पूर्ण सहायक उपस्कर और उपकरण		0.20
2.	कोलतार पिच (एस्फाल्ट बिटुमन, क्रेओसाइट पिच अलकता आदि)		0.20
3.	पृष्ठावरण		0.25
4.	अन्य निर्दिष्ट नहीं की गई मदें		0.20

टिप्पणियां: एक टन से कम के छोटे ढेर में प्रहस्तन की गई थोक मदों पर मूल्यानुसार दर पर घाटशुल्क लगेगा । दरें निर्यात और आयात, जैसा भी मामला हो, के अधीन ऊपर यथाउल्लिखित अन्यत्र निर्दिष्ट नहीं की गई मदों के सामने यथा प्रदर्शित अनुसार होंगी ।

V. लौह अयस्क और गुटिका प्रहस्तन प्रभार (वर्ष सं० ७ में एमओएचपी के माध्यम से निर्यातित)

क्रम सं०	सामग्रियों का विवरण	प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए आयात/निर्यात दर (रुपए)
क.	लौह अयस्क	64.80
ख.	लौह अयस्क गुटिका	69.29 @
		122.30 #

टिप्पणियां:

1. प्रहस्तन प्रभारों का 50% उतराई के लिए कार्गो की प्राप्ति के पूर्व देय होगा और प्रहस्तन प्रभारों का शेष 50% कार्गो के नौमरण के पूर्व देय होगा ।
2. उपरोक्त प्रहस्तन प्रभार के अतिरिक्त, निम्नलिखित पैटर्न पर प्रत्येक प्रचालनात्मक वर्ष के प्रारंभ से 1 वर्ष की न्यूनतम अवधि के लिए भूखण्ड धारित करने वाले भूखण्ड आर्बिट्रियर्स के लिए छूट के अधीन प्रतिटन 4.50 रुपए की दर पर न्यूनतम अधिभार लगाए जाने योग्य होगा ।

कुल आय के स्तर को प्राप्त करने पर	प्रति 1000 कि०ग्रा० अथवा उसके भाग के लिए अनुमत छूट की दर (रुपए)
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 8.75 गुना	1.00
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.00 गुना	2.00
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.25 गुना	3.20
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.50 गुना	4.50

3. प्रचालनात्मक वर्ष का अंश अक्टूबर के पहले दिन से प्रारंभ करके अनुवर्ती कैलेंडर वर्ष के 30 सितम्बर को समाप्त होना होगा। 12 महीने की अवधि है।
4. भूखण्ड आर्वाणिशियों को छूट का भुगतान नीचे यथाइंगित दो किस्मों में किया जाएगा :-
- प्रचालनात्मक वर्ष के पहले आठ महीनों की समाप्ति पर, इस अवधि के दौरान वास्तव में प्राप्त कुल आय पर टिप्पणी 4(i) के अधीन स्वीकार्य राशि के 75% तक सीमित छूट का अतिरिक्त भुगतान अदा किया जाएगा।
 - प्रचालनात्मक वर्ष की समाप्ति पर वर्ष के दौरान कुल आय पर स्वीकार्य छूट का भुगतान ऊपर टिप्पणी 4(i) के अनुसार किया गए अतिरिक्त भुगतान, अगर कोई हो, को समायोजित करने के बाद किया जाएगा।
5. (i) लौह अयस्क गुटिका के प्रहस्तन के लिए प्रत्येक वर्ष जून से अगस्त की अवधि के दौरान 69.29 रुपए प्रति टन अथवा उसके भाग की दर लगाई जाएगी।
- (ii) पत्तन के माध्यम से लौह अयस्क गुटिका के यातायात के लिए सितम्बर से प्रारंभ होकर मई तक के सही मौसम के दौरान 122.30 रुपए प्रति टन अथवा उसके भाग की दर लगाई जाएगी।
6. यानान्तरकों के माध्यम से लौह अयस्क के प्रारंभिक लदान और उतराई के लिए प्रभार क्रमशः 5.40 रुपए प्रति टन और 2.70 रुपए प्रति टन की दर से यानान्तरक पोत स्वामियों से संग्रहित किए जाएंगे।
- (सितम्बर, 1996 के दौरान औसत भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय के समक्ष सहमति शर्तों के माध्यम से दोनों पक्षों द्वारा यथा सहमत दरें)।

* खण्ड-ख — कंटेनर प्रहस्तन प्रभार

- I. कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो के प्रहस्तन के लिए समेकित प्रभार

	प्रति कंटेनर दर (रुपए)	
	20 फुट	40 फुट
लदे हुए कंटेनर	1000.00	2000.00
खाली कंटेनर	100.00	200.00

- II. भंडारण प्रभार

क्र.स.	अवधि	प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर दर	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1	पहले 30 दिनों के लिए		
	— 20 फुट तक (टोइयू)	6.94	0.143
	— 20 फुट से अधिक (एफआईयू)	10.39	0.214
2.	उपरोक्त दर निम्न द्वारा बढ़ाई जाएगी		
(क)	31वें दिन से 45वें दिन तक	50%	
(ख)	46वें दिन से 60वें दिन तक	75%	
(ग)	61वें दिन से 90वें दिन तक	100%	
(घ)	91वें दिन से आगे तक	200%	

111. रीफर कंटेनरों के लिए विद्युत प्रभार

विवरण	प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए दर (रुपए)
प्रति रीफर कंटेनर विद्युत की आपूर्ति के लिए प्रभार :-	
(क) 20 फुट तक की लंबाई के कंटेनर	278.00
(ख) 20 फुट से अधिक लंबाई के कंटेनर	308.00

टिप्पणियाँ:

- प्रयोक्ताओं पर आरोप्य नहीं होने वाले कारणों से कंटेनरों के अंतरण के लिए कोई अंतरण प्रभार नहीं होगा।
- परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनर/पोतवणिक के स्वामित्वाधीन कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग करने की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर से उतरने के दिन से 75 दिनों, इनमें से जो भी पहले हो, से निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :-
 - परेषिती किसी भी समय परित्याग करने का जारी कर सकता है।
 - अगर परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है :
 - लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा प्रारंभ करेगा और या तो उसे वापस ले सकता है या उसे पत्तन परिसर से हटा सकता है; और
 - लाइन कंटेनर की अभिरक्षा प्रारंभ करने से पूर्व कार्गो और कंटेनर पर उद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
 - कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और बुलाई और खाली करने की लागत का वहन करेगा। निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रभार कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाइयाँ करने के समय तक लगाया जाना जारी रहेगा।
 - जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त/अधिग्रहीत किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, वहां भंडारण प्रभार लाइनों द्वारा आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने और बुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो मुक्त करने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा। अन्यथा जब्त/अधिग्रहीत कंटेनरों को पत्तन परिसर से सीमाशुल्क घेराबंद क्षेत्र तक लाइन/परेषिती द्वारा हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा।

खण्ड-ग -- शेड, भांडागारों और घाट के लिए भंडारण प्रभार

1. भंडारण शेड और मार्गस्थ शेड

विवरण	प्रति 10 दिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग की दर (रुपए)
1. बीमाकृत शेड में कब्जा किए गए शेड स्थान के लिए किराया	300.00
2. अबीमाकृत शेड में कब्जा किए गए शेड स्थान के लिए किराया	225.00

टिप्पणियाँ

1. निशुल्क दिवसों की अनुमति देने के बाद निम्नलिखित दरों पर मद 1 और 2 के अधीन निर्दिष्ट सामान्य किराए के अतिरिक्त कटका किए गए शेड स्थान पर दंडात्मक किराया लगाया जाएगा :-

अवधि	आयात कार्गो	निर्यात कार्गो
(क) 31वें दिन से 40वें दिन तक	25%	—
(ख) 41 वें दिन से 50वें दिन तक	50%	—
(ग) 51वें दिन से 60वें दिन तक	75%	—
(घ) 61वें दिन से 70वें दिन तक	100%	25%
(ङ) 71वें दिन से 80वें दिन तक	100%	50%
(च) 81वें दिन से 90वें दिन तक	100%	75%
(छ) 91वें दिन और उससे अधिक	100%	100%

2. (i) भंडारण शेड और मार्गस्थ शेड के भंडारण के संबंध में किराया प्रभारित करते समय प्रत्येक नौभरण के लिए मद 1 और 2 में यथाउल्लिखित निम्नलिखित निशुल्क दिवसों की अनुमति दी जाएगी। निशुल्क दिवस में रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिन और पत्तन के गैर-प्रचालक दिवस शामिल नहीं होंगे और भंडारण की अवधि सामग्रियों की प्राप्ति के वास्तविक दिन से अथवा स्थान के आबंटन के दिन से मानी जाएगी।
 निशुल्क दिवस: आयात : 03 दिन
 निर्यात : 07 दिन
- (ii) इस प्रयोजनार्थ नौभरण का अर्थ एक से अधिक ढेर में चट्टे पर लगाए गए कार्गो के मामले में प्रत्येक ढेर होगा।
- (iii) निशुल्क दिवसों के प्रयोजनार्थ 'दिन' को 7.30 बजे प्रातः से अगले 7.30 बजे प्रातः तक माना जाएगा।
3. मानसून की अवधि के दौरान दंडात्मक किराए के भुगतान से छूट प्राप्त है। मानसून की अवधि की परिभाषा 1 जून से 31 अगस्त तक की अवधि के रूप में दी जाती है।
4. आवेदक गोदी सुरक्षा विनियमों में यथानिर्धारित सभी सुरक्षा उपायों का अनुपालन करेगा।
5. आवेदक ही एकमात्र किसी व्यक्ति और/अथवा पत्तन की संपत्ति को हुई किसी क्षति के लिए उत्तरदायी होगा।
6. किराया अग्रिम रूप में स्व-आंकलन द्वारा पत्तन के केंद्रीय प्रलेखीकरण केंद्र (सीडीसी) में नौभरण के आधार पर जमा किया जाएगा, जिसे वास्तविक बिल के एवज में समायोजित किया जाएगा।
7. पत्तन के शेड में किराए के आधार पर रखे गए कार्गो पोतवणिक/निर्यातकों/आयातकों के जोखिम और उत्तरदायित्व पर होगा।

11. भूमि किराया/विलम्ब शुल्क

क्रम सं० विवरण	प्रतिदिन प्रति 50 कि०ग्रा० और उसके भाग की दर (रुपए)
----------------	---

1. फिस्फोटकों अथवा अन्य खतरनाक सामग्रियों

— लिए भूमि किराया

— 6 से 10 दिन से अधिक	12.50
— 11 से 15 दिन से अधिक	15.00
— 15 दिन से अधिक	20.00

टिप्पणियां :

1. प्रभार्य वजन न्यूनतम 50 कि०ग्रा० के अधीन होगा, जिसे 50 कि०ग्रा० के अगले उच्च गुणकों में पूर्णांकित किया जाएगा
2. मद (ख) के अधीन निशुल्क दिवस पोत के कार्गो की पूरी उतराई अथवा अंतिम पैकेज के उतरने के दिन के बाद रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिनों और पत्तन के गैर-प्रचालक दिनों को छोड़कर 8 कार्यदिवस माना जाएगा ।
3. निशुल्क दिवस के प्रयोजनार्थ 'दिन' 7.30 बजे प्रातः से अगले 7.30 बजे प्रातः के रूप में माना जाएगा ।

खण्ड-घ — कार्गो प्रहस्तन श्रमिक प्रभार

क्रम सं०	कार्गो	प्रति पोत प्रति हुक औसत उत्पादन	प्रति टन दर (रुपए)
1.	जहाजी कुली बुलाई		
1.	ग्रेब द्वारा गुटिका/अयस्क/ढेलेदार/चूर्ण/मैगनीज/ चूना पत्थर/कच्चा लौहा	250 टन तक 251 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन 1001 से 1250 टन तक 1251 टन और अधिक	80.00 85.00 45.00 36.00 32.00 28.00
2.	नेट स्लिंग द्वारा ढेलेदार/अयस्क/चूर्ण	200 टन तक 201 से 250 टन 251 से टन और अधिक	110.00 92.00 78.00
3.	नेट स्लिंग द्वारा कोयला/कोक	150 टन तक 151 से 200 टन 201 टन और अधिक	140.00 110.00 92.00
4.	ग्रेब द्वारा कोयला/कोक/भेट/आरपी कोक	250 टन तक 251 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन 1001 टन और अधिक	88.00 60.00 40.00 30.00 25.00
5.	ग्रेब द्वारा उर्वरक/खाद्यान्न	350 टन तक 351 से 450 टन 451 से 550 टन 551 टन और अधिक	107.00 90.00 72.00 65.00
6.	स्लिंग और पे-लोडर/जेसीबी से उर्वरक/खाद्यान्न	200 टन तक 201 से 300 टन 301 से 400 टन 401 टन और अधिक	130.00 110.00 90.00 75.00
7.	नेट स्लिंग द्वारा उर्वरक/खाद्यान्न	120 टन तक 121 से 150 टन 151 टन और अधिक	200.00 175.00 140.00

8.	बोरीबंद कार्गो उर्वरक/चीनी/खाद्यान्न (जहाज के पेटे में चढ़ा लगाने सहित)	120 टन तक 121 से 150 टन 151 टन और अधिक	190.00 160.00 125.00
9.	ग्रेब स्क्रेप	150 टन तक 151 से 250 टन 251 से 350 टन 351 टन और अधिक	150.00 120.00 90.00 80.00
10.	बॉक्साइट	500 टन तक 501 से 750 टन 751 से 1000 टन 1001 टन और अधिक	80.00 43.00 35.00 32.00
11.	स्लिंग तक विशाल बोरियों में अल्युमिना/सीपी कोक और बोरियों को जहाज के होल्ड में खोलना	150 टन तक 151 से 200 टन 201 से 250 टन 251 से 300 टन 301 टन और अधिक	130.00 115.00 105.00 95.00 85.00
12.	विशाल बोरियों में अल्युमिना/सीपी कोक	150 टन तक 151 से 200 टन 201 से 250 टन 251 से 300 टन 301 टन और अधिक	118.00 115.00 100.00 85.00 75.00
13.	स्लिंग द्वारा एचआर कुंडलियां/इस्पात के पिंड	350 टन तक 351 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन	70.00 60.00 50.00 45.00
11.	तट प्रचालन		
14.	आरएण्डडी यार्ड/खुले भूखण्ड में इस्पात पिंडों और कुंडलियों का लदान/उतराई	350 टन तक 351 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन	15.00 14.00 13.00 12.00
15.	शेडों/खुले भूखण्ड में विशाल बोरियों में अल्युमिना/ सीपी कोक का लदान/उतराई	120 टन तक 121 से 150 टन 151 से 180 टन 181 टन और अधिक	30.00 28.00 24.00 22.00
16.	ट्रकों/वैगनों में/से शेड में उर्वरकों/चीनी/ खाद्यान्न आदि के बोरीबंद कार्गो का लदान/ उतराई (एक प्रचालन)	120 टन तक 121 से 150 टन 151 टन और अधिक	70.00 60.00 50.00
17.	बोरीबंद कार्गो (शेड में ट्रकों में लदान और बर्थ में नेट स्लिंग पर रखने के लिए)	120 टन तक 121 से 150 टन 151 टन और अधिक	140.00 120.00 100.00

111. कंटेनर प्रहस्तन

क्रम सं०	कार्गो	प्रति पोत प्रति हुक औसत उत्पादन	प्रति टीईयू दर (रुपए)
18.	मछलीमार ट्रॉलर से भरण/खाली करना	(प्रति ट्रॉलर प्रति हुक औसत उत्पादन) 3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और अधिक	11000.00 3000.00 2000.00
19.	पोत से/में कंटेनर लदान/उताराई	30 बॉक्स तक 31 बॉक्स और अधिक	500.00 न्यूनतम 12,000/- रुपए के अधीन प्रति बॉक्स 400.00 रुपए प्रति बॉक्स
20.	कंटेनर भरण/खाली करना (हस्तचालन)	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और अधिक	6400.00 1600.00 1200.00
21.	कंटेनर भरण/खाली करना (फोर्कलिफ्ट से)	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और अधिक	3200.00 800.00 500.00
22.	कंटेनर भरण/खाली करना (व्यक्तिगत साज-सामान)	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और अधिक	4000.00 1000.00 800.00

टिप्पणी :

- प्रति हुक/पाली प्रति पोत औसत उत्पादन निम्नानुसार निकाला जाएगा :-
 - पोत के लिए प्रति हुक टनभार निर्धारित करने के लिए पोत हेतु लगाए गए हुकों की संख्या से लदान पत्र के अनुसार टनभार को भाग दिया जाएगा ।
 - तट प्रचालन के मामले में लॉरी/रेलवे/पैकेजबंदी सूची के आधार पर मिलान पत्रक के अनुसार पाली-वार टन-भार बिलिंग का आधार होगा ।
 - 0.5 से कम उत्पादन के मिन को छोड़ दिया जाएगा और 0.5 तथा उससे अधिक को अगले उच्च टन में पूर्णांकित किया जाएगा ।

भाग—III खण्ड—क — संपदा किराया

1. थोक कार्गो

क्र.सं.	विवरण	10 दिनों अथवा उसके भाग की अवधि के लिए प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग की दर (रुपए)
1.	पण्य वस्तुओं को रखने के लिए भूखण्ड का किराया	
—	मुरुगाव बंदरगाह वास्को में (बैना को छोड़कर), वास्को घाट, वास्को घाट के लगातार तट हटकर, सामान्य घाट स्तर पर उसके समीपस्थ भूमि	84.00
—	मुरुगाव, अग्रदीप डलान और बैना में	58.87
—	मुरुगाव नगर पालिका सीमा से बाहर भूमि के लिए	14.87
2.	पण्य वस्तुओं को 60 दिन से अधिक भंडारण के लिए (निकटतम रूप में पूर्णांकित) उपरोक्त सामान्य किराए के अतिरिक्त दंडात्मक दर	
—	61वें दिन से 120 दिन	दर का 30%
—	121वें दिन से 180 दिन	दर का 50%
—	180 दिन से अधिक	दर का 100%

II. कार्यालय भवन और अन्य संरचनाओं के लिए पतन भूमि पर लाइसेंस फीस

विवरण	प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग की दर (रुपए)
कार्यालय भवन और अन्य संरचनाओं के अनुसंधान के लिए पतन भूमि पर लाइसेंस फीस	
— मुरुगाव बंदरगाह और वास्को में सामान्य घाट स्तर पर	282.00
— मुरुगाव अग्रदीप डलान और बैना	232.00

टिप्पणी :

- अगर भूमि का प्रयोग स्थायी प्रयोजन के लिए भवन संरचना हेतु है, जिसके लिए बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त किया जाना है, मुरुगाव बंदरगाह (एमआरएच) और वास्को में सामान्य घाट स्तर पर दर—प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग हेतु प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग के लिए 282.00 रुपए ।
- अगर भूमि स्थायी प्रयोजन के लिए भवन संरचना हेतु लाइसेंसशुदा है, जिसके लिए बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त किया जाना है, मुरुगाव अग्रदीप डलान और बैना में दर—प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग हेतु 232.00 रुपए ।

III. तटाग्र भूमि के कब्जे के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपए)	यूनिट
1.	वास्को खाड़ी में लांच/नौका की मरम्मत अथवा अन्य उद्योग के प्रयोजनार्थ	250.00	प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग हेतु प्रति 10 वर्गमीटर या उसका भाग
2.	पत्तन सीमा तक वास्को खाड़ी से बाहर भवन/मरम्मत वर्कशॉप अथवा अन्य उद्योग का पता लगाने के लिए	43.50	— तदैव —
3.	पत्तन की विनियामक सीमाओं के भीतर आने वाले क्षेत्र के उपयोग के लिए लाइसेंस फीस		
	— वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए	30.00	एक उपयोग के संबंध में एक बार न्यूनतम 10,000/—रुपए के अधीन प्रति वर्गमीटर
	— गैर-वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए	20.00	एक उपयोग के संबंध में एक बार न्यूनतम 2000/—रुपए के अधीन प्रति वर्गमीटर

IV. किराए के मार्गाधिकार का प्रभार

क्र.सं.	विवरण	प्रति कैलेंडर माह अथवा उसके भाग के लिए 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग की दर (रुपए)
1.	मुरुगाव खाड़ी, वास्कोडिगामा में क्षेत्रों के लिए किराए के मार्गाधिकार का प्रभार	300.00
2.	मुरुगाव अग्रदीप डलान और बैना में क्षेत्रों के लिए किराए के मार्गाधिकार का प्रभार	100.00
3.	मुरुगाव नगरपालिका की सीमा से बाहर भूमि के लिए किराए के मार्गाधिकार का प्रभार	25.00

टिप्पणी :

1. इस प्रयोजन के लिए क्षेत्र को पाइपलाइन के बाहरी व्यास को ध्यान में रखते हुए और 30 (तीस) सेंटीमीटर पाइपलाइन की चौड़ाई और लंबाई के रूप में कार्य स्थान को ध्यान में रखते हुए क्षेत्र ।

खण्ड—ख — रेलवे कार्यकरण

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपए)	यूनिट
1.	ट्रक रेलवे वैगनों में कर्षण	2.88	प्रति क्विंटल

टिप्पणी :

- (i) वास्तव में वहन किए गए भार अथवा वैन की वहन क्षमता, इनमें से जो भी अधिक हो, पर प्रभार लगाया जाएगा ।
- (ii) सामग्रियों को सामान्यतया स्वामियों द्वारा लदान किया अथवा उतारा जाना चाहिए । अगर लदान अथवा उताराई पार्टी के अनुरोध पर बोर्ड द्वारा किया जाता है तो प्रति क्विंटल 5.40 रुपए अथवा 90/- रुपए प्रति मानव पाली अथवा उसका भाग, इनमें से जो भी अधिक हो, की दर पर ऊपर निर्दिष्ट कर्षण प्रभारों के अतिरिक्त प्रहस्तन प्रभार लगाया जाएगा ।
- (iii) मुख्यतः पतन रेलवे उन सामग्रियों के लदान अथवा उताराई, जिसे स्वामियों को करना चाहिए था, परंतु वैनों को स्थान पर रखे जाने पर छः कार्य घंटे के भीतर उतारने अथवा लदान करने में झिझक रहता है, और पार्टी को उस दर, जिसमें लदान अथवा उताराई का दायित्व सामग्री के स्वामी पर आता है, पर प्रभारित करने का अधिकार सुरक्षित रखता है, इन प्रचालनों से संबंधित जोखिम का वहन स्वामियों द्वारा किया जाना चाहिए चाहे ऐसा लदान अथवा उताराई उनके द्वारा अथवा रेलवे द्वारा किया जाए ।

2.	टर्मिनल प्रभार	एमओपीटी का हिस्सा, रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर यथास्वीकृत दरें	
3.	शटआऊट प्रभार	81.00	प्रति दिन प्रति वैन
4.	तेल संस्थापनाओं में और वहां से बाहर शिफ्टिंग	1370.00	प्रति आधा घंटा अथवा उसका भाग

खण्ड-ग - विविध प्रभार**1. कार्गो प्रहस्तन उपस्कर को किराए पर लेना**

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपए)	यूनिट
1.	फोर्क लिफ्ट के प्रयोग के लिए प्रभार		
	— येल/पोल्टास-3 टन	518.75	प्रति घंटा अथवा उसका भाग
	— येल/पोल्टास-2 टन	462.50	प्रति घंटा अथवा उसका भाग
2.	पिंगुले मोबाई क्रेन-30 टन*	12750.00	प्रति दिन 8 घंटे की पाली
		1593.75	प्रति घंटा अथवा उसका भाग
		6375.00	प्रति मांग न्यूनतम प्रभार
	*नीचे क्रम सं० 5 देखें		
3.	घाट क्रेन-बथ में जहाजों द्वारा कार्गो के प्रचालन के अतिरिक्त अनुरोध पर क्रेनों के विशिष्ट प्रयोग के लिए		
	(क) 8 टन तक की कोई इलेक्ट्रिक क्रेन	525.00	प्रति पाली
	(ख) — तदैव —	331.25	प्रति आधी पाली
	(ग) — तदैव —	212.50	विश्राम अवधि के दौरान
	(घ) एकल उत्थापन के लिए क्रेन का प्रयोग अगर क्रेन किसी विशिष्ट कार्यस्थल पर कार्य कर रहा है	68.75	प्रति उत्थापन
4.	8 टन एस्कादर्स *	2125.00	प्रतिदिन 8 घंटे की पाली
		268.75	प्रति घंटा अथवा उसका भाग
		1060.00	प्रति मांग न्यूनतम प्रभार

*नीचे क्रम सं० 5 देखें

5.	3 टन एस्कादर्स क्रेन *	1375.00	प्रतिदिन 8 घंटे की पाली
		175.00	प्रति घंटा अथवा उसका भाग
		893.75	प्रति मांग न्यूनतम प्रभार

*क्रम सं० 2, 4, और 5 पर देय प्रभारों पर 10% अतिरिक्त के रूप में समयोपरि प्रभार देय होगा ।

क. टिप्पणियाँ :

1. पहली पाली (मानक समय) 7.30 बजे प्रातः से 12.30 बजे और 13.00 बजे से 18.00 बजे तक परिकल्पित की जाती है ।
2. दूसरी पाली 15.30 बजे से 20.30 बजे और 21.00 बजे से 24.00 तक परिकल्पित की जाती है ।
3. तीसरी पाली 23.30 बजे से 3.30 बजे और 4.00 बजे से 8.00 बजे तक परिकल्पित की जाती है ।
4. तीन पालियों में से किसी के दौरान विश्राम से पूर्व की अवधि अथवा विश्राम के बाद की अवधि को आधी-पाली माना जाएगा ।
5. विश्राम की अवधि निम्न से मानी जाती है :-
पहली पाली के दौरान 12.30 बजे से 13.00 बजे तक
दूसरी पाली के दौरान 20.30 बजे से 21.00 बजे तक
तीसरी पाली के दौरान 03.30 बजे से 04.00 बजे तक

ख. क्रेनों की मांग और रद्द करने की कार्यविधि :

1. अगले दिन पहली पाली के कार्य के लिए अपेक्षित क्रेन की मांग घाट कार्यालय में उस दिन, जब क्रेन की अपेक्षा है, के पूर्व वाले दिन को 18.00 बजे तक प्रस्तुत की जानी चाहिए ।
2. उसी दिन दूसरी और तीसरी पाली के लिए अपेक्षित क्रेनों की मांग उसी दिन 12.00 बजे तक घाट कार्यालय में प्रस्तुत की जानी चाहिए ।
3. रविवार और अवकाश के दिन (सभी पालियाँ) और रविवार अथवा अवकाश के दिन के बाद वाले दिन की पहली पाली को कार्य के लिए अपेक्षित क्रेनों की मांग अवकाश के दिन से पूर्व वाले दिन अथवा रविवार को 18.00 बजे तक प्रस्तुत की जानी चाहिए ।
4. पहली पाली के लिए मांग किए गए क्रेन का रद्दकरण पिछले दिन को 20.00 बजे तक, परंतु पहली पाली के प्रारंभ होने से पूर्व स्वीकार किया जाएगा और उस पर आधी पाली का प्रभार प्रभारित किया जाएगा ।
5. रविवार और अवकाश के दिनों सहित सभी दिनों को दूसरी और तीसरी पाली के लिए मांग किए गए क्रेनों का रद्दकरण दूसरी और तीसरी पाली प्रारंभ होने के 3 घंटे पूर्व तक स्वीकार किया जाएगा और उस पर आधी पाली का प्रभार प्रभार्य होगा ।

11. मशीनरी, उपस्कर का किराया और विविध दरें

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपए)	यूनिट
1.	जैक का किराया	58.25	प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति जैक
2.	हाइड्रोलिक हैक का किराया	100.00	प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति जैक

3.	गैंगवे का किराया	250.00	प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति गैंगवे
4.	वायु संपीड़क का किराया*	1582.50	24 घंटे का प्रतिदिन
		150.00	दो घंटे से अनधिक प्रत्येक बार के लिए
		87.50	प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए
5.	सुवाह्य इलेक्ट्रिक वेल्डिंग संयंत्र का किराया	812.50	दो घंटे से अनधिक प्रत्येक बार के लिए
6.	रोल रोलर का किराया**	812.50	8 घंटे का प्रति कार्यदिवस और उसके बाद
		87.50	प्रति अतिरिक्त घंटे के लिए
7.	कंक्रीट वाइब्रेटर का किराया**	362.50	आपरेटर के साथ 8 घंटे का प्रति कार्यदिवस और उसके बाद
		100.00	प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए
		100.00	आपरेटर के बिना 8 घंटे का प्रति कार्यदिवस और उसके बाद
		18.75	प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए
8.	कंक्रीट मिक्सर का किराया**	437.50	8 घंटे का प्रति कार्यदिवस और उसके बाद
		81.25	प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए
9.	तारकोल बॉयलर का किराया**	437.50	8 घंटे का प्रति कार्यदिवस और उसके बाद
		82.50	प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए
10.	रीच स्टेकर#	12375.00	8 घंटे की प्रति पाली
		465.00	प्रति संचलन
11.	बुलडोजर*	6562.50	8 घंटे की प्रति पाली और उसके बाद
		656.25	प्रति घंटा अथवा उसका भाग
		3375.00	प्रति मांग न्यूनतम प्रभार
12.	विद्युत ऊर्जा की आपूर्ति	4.25	प्रति यूनिट (दरें गोवा सरकार द्वारा समय-समय पर यथाअधिसूचित संशोधित की जाएंगी)
13.	बंदरगाह क्षेत्र में ट्रकों (तेल और जल टैंकर सहित) का प्रवेश	31.25	प्रत्येक प्रवेश प्रति वाहन

टिप्पणी :

- * देय प्रभारों पर अतिरिक्त 10% के रूप में समयोपरि प्रभार लगाया जाएगा ।
- ** इसमें ईंधन, स्नेहक और कपास अपशिष्ट आदि जैसे अन्य सभी साधन शामिल नहीं हैं, जिसकी आपूर्ति किराएदार द्वारा की जानी होगी । केवल अनुमोदित ईंधन और स्नेहक का प्रयोग किया जाए ।
- # पत्तन के रीच स्टेकर का प्रचालन के लिए किराएदार को उसकी उपलब्धता के अधीन प्रयोग करना अनिवार्य है । उन मामलों में, जब यद्यपि रीच स्टेकर की मांग की गई हो, परंतु एमओपीटी में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा यथाप्रमाणित अनुरक्षण, पूर्ण मरम्मत, अन्य पार्टी द्वारा किराए पर लिए जाने के कारण से अनुपलब्धता जैसे कारणों से एमओपीटी द्वारा नहीं दिया जा सका हो ।

111. फ्लोटिंग कल किराया

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपए)	यूनिट
1.	लांच (व्यक्तिगत साज-सामान, अतिरिक्त) पुर्जे आदि की बुलाई के लिए)	12000.00 6500.00 1750.00	8 घंटे की प्रति पाली 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए
2.	लांच (सर्वेक्षण कार्य के लिए)	24340.00 12500.00 3250.00	8 घंटे की प्रति पाली 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए
3.	डम्ब नौका (घाट बंध कार्य आदि के लिए)	24340.00 12500.00 3250.00	8 घंटे की प्रति पाली 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए
4.	डम्ब नौका (सामग्रियां, फ्लोप आदि की बुलाई के लिए)	13650.00 7000.00 1850.00	8 घंटे की प्रति पाली 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए

टिप्पणी:

दरों में ईंधन और स्नेहक शामिल हैं ।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 18th September, 2002

No. TAMP/37/2002-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Mormugao Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

SCHEDULE
Case No. TAMP/37/2002-MOPT

The Mormugao Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 27th day of August 2002)

This case relates to a proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for a general revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The MOPT has given the following reasons for proposing a comprehensive revision of its SOR:

(i). The tariffs in respect of different principal activities were last revised as indicated below:

Sl. No.	Principal Activity	Brief description of charges	Revision effected from
1.	(a). Cargo Handling and Storage	1) Wharfage on General Cargoes, POL, Miscellaneous charges. 2) Handling charges of Iron ore at Berth no. 9 (MOHP) and Warehousing and Storage charges.	October, 1996 June, 2000
	(b). Cargo handling Labour charges	Rationalisation of percentage levy into per tonne rate.	July 2001
2.	Port and Dock Facilities for Shipping	Port Dues, Pilotage, Shifting charges and Berth Hire/Anchorage charges, charges for Supply of water to vessels.	Sept., 2001
3.	Estate Rentals	Licence fee on Port and foreshore lands, shed rent, rent on open plot etc.	June 2000
4.	Railway workings	Haulage on Trunk wagons, shut out charges, Shunting in and out of oil installations.	June 2001

- (ii). The TAMP has directed that the validity of the above Orders be made co-terminus with the impending revision of the cargo handling charges due in June 2002.
- (iii). To bridge the gap between the income and the expenditure due to overall increase in the wages and pension.
- (iv). To recover the rising cost of operations from the individual segments by applying cost recovery principles.
- (v). To generate adequate surplus to meet the growing requirements for creation and updating of the Port infrastructure in order to remain globally competitive.
- (vi). To provide efficient and cost-effective service and mandatory appropriations to the Pension Fund.

2.2. (i). The proposal was approved by Board of Trustees of the MOPT in their special meeting held on 11 March 2002 as indicated below:

SL. NO.	Name of the Service/ Sub-activity	Percentage increase required as per Cost statement	Percentage increase proposed
1	2	3	4
I	Cargo Handling and Storage	25%	25%
a).	Ore handling Activity	17%	
b).	General Cargo and Orps	139%	
c).	Warehousing	419%	
d).	POL	30%+	-

SL. NO.	Name of the Service/ Sub-activity	Percentage Increase required as per Cost statement	Percentage Increase proposed
1	2	3	4
II	Port and Dock Facilities	58%	50%
a).	Berthing and Mooring 27%+	-	
b).	Pilotage and Towage	82%	
c).	Port Services	191%	
d).	Water supply to Shipping	558%	
III	Railway charges	71%	50%
IV	Estate Rentals 3%+	-	-
V	Cargo Handling Labour Charges	19%	19%

(ii). The Percentage Increase is proposed only in the principal activities and not for each service, since the required rate of increase under the individual activities ranges from 17% to 558%; and, the other major ports are also going in for revision of tariffs on the principal activity basis only.

(iii). Apart from general revision of rates, the following changes are proposed:

- (a). The spectrum of cancellation of pilot charges is widened.
- (b). Double banking charges on transhippers at west of break-water.
- (c). Shifting charges in respect of vessels of 25000 GRT and above.
- (d). Anchorage charges in respect of mini bulk carriers upto 1800 GRT at the same rate prescribed for launches, fishing trawlers etc.
- (e). Lumpsum levy applicable to vessels of size 50000 to 100000 DWT in addition to the berth hire; and, the concession of 25% applicable to the vessels of size 160000 DWT and above in the berth hire charges are merged with the berth hire charges.
- (f). Additional berth hire charges at 5 times the normal rate if a vessel is not ready to vacate the berth within 3 hours after the completion of cargo or after the expiry of notice given by the Traffic Manager or Deputy Conservator to so vacate the berth, whichever is later.
- (g). Penal berth hire charges at 5 times the normal rate are proposed to be charged beyond the deballasting time of 3 hours allowed at berth no.9.
- (h). Cancellation charges for cancellation of water supply after barge as left station, the detention charges for water barge and charges for minimum requisition of water supply by barge.
- (i). Charges for use of tugs are rationalised by proposing rates for 'upto 30 tonnes bollard pull' and for 'above 30 tonnes bollard pull'.
- (j). The level of plot turnover is increased whereas the rate of rebate allowed is kept the same.
- (k). Cargo handling labour charges in respect of 15 items like lime stone, Iron crafts, bentonite, machinery, billets, etc. are proposed.
- (l). Hire charges for use of ports' Reach Stacker and Flotilla.

2.3. The relevant observations of the Trustees in the Board of the MOPT dissenting with the proposal are summarised below:

- (i). The methodology of the revision proposal is essentially based on the increased cost of operations, increased salaries and wages to employees, future cost of operations and return on capital employed. During the last 4 years, the port has inflated its future cost of operations to get a higher rate of revision whereas the actual expenditure incurred was less than that projected.

The annual rate of inflation is considered @ 10% as against 2% announced by the Government.

- (ii). There is no logic in increasing the vessel-related charges by 50% when an increase of 15% has already been granted by the TAMP in September 2001. The fact that whether the trade can bear such an increase or not in the context of global recession does not seem to have been taken into consideration.
- (iii). Pension liability must be met out of the reserves built over the years since pension fund was not established in the past.
- (iv). Substantial one time arrears of terminal benefits paid to the retiring employees or the pensioners should be amortised or phased out over several years.
- (v). The reduction in deballasting time from 5 hours to 3 hours was not discussed in the Board meeting. Deballasting time of one hour in excess of three hours will be charged 5 times of 8 hours (normal berth hire) i.e. 40 hours, which is very harsh and must, therefore, be retained at 5 hours.
- (vi). A 19% hike in the tariff of the CHLD is not justified considering the fact that the new rates were framed and made effective from June 2001. The proposed hike was not discussed with the CHLD Advisory Committee. A number of new cargoes with new rates have been introduced for which the basis and manner of calculation are not known, and, which are not discussed with the Unions etc. for fixing the datum.

The calculation of the wages and levies of labours should have been done on the basic pay of the newly recruited workers and not on the retired/retiring workers, which are almost 100% higher. Making payments to workmen and labour on the basis of new pay scales and, charging the port users at a different rate are not correct.

- (vii). All the levies which were collected in the past for a specific purpose should have been discontinued after having achieved the purpose e.g.- 25% additional levy collected from the stevedores towards wage revision arrears, which have been collected in full and payments have been made, Rs. 1.50 per tonne for VDA arrears and Rs. 2 per tonne for gratuity etc. These levies should have been excluded while formulating the new CHLD charges.

2.4. In this backdrop, the MOPT has requested this Authority to approve its proposals mentioned in paragraph 2.2 above.

3.1. In accordance with the procedure prescribed, a copy of the proposal was forwarded to various concerned port users and representative bodies of port users for comments. The comments received from them are summarised below.

Mormugao Ships Agents Association (MSAA)

- (i). The revenue of the port has increased not only from an increase in the number of vessels handled but also from an increase in the traffic of bigger size vessels and 15% increase effected in the vessel-related tariffs by the TAMP in September 2001. The increase in the traffic has also increased the operating income from cargo handling activity, railways and estate rentals. The depreciation of rupee in the last one year from May 2001 to May 2002 has also benefited the port.
- (ii). Though it is convenient to increase the tariff for the principal activities rather than individual service, this will result in cross-subsidisation of one service with the other, e.g. instead of

17% and 419% increase envisaged in the iron ore and warehousing activity respectively the proposal indicates a 25% increase in all the cargo handling activities. It is, therefore, better to increase the rates for the services separately.

- (iii). During the last revision of port charges, the Authority had, in consideration of huge deficit appearing in the 'Supply of water to Shipping activity', advised the MOPT to bifurcate the cost of water supply to shipping and internal consumption and refine the cost statements by including the cost of basic infrastructure for supply of water to shipping at the berths in the Berth hire activity for consideration at the time of next general revision of its SOR. The current proposal indicating a huge increase of 556%, under the heading water supply needs to be looked into.
- (iv). The MOPT must identify the areas/projects where further services for efficient handling of cargoes in addition to the existing facilities may be provided which will match the cargo projections both in terms of volume and nature of cargoes. Since iron ore continues to dominate the cargo constituting 78% of the traffic handled, new facilities for better handling of this cargo can be identified.
- (v). The freight earned by the shipowners is showing a declining trend in today's competitive world. The increase in the port charges will further reduce the margin of earnings.
- (vi). The Compensation Tonnage Tax (CTT) is shown as a vessel-related charge and is wrongly collected from the shipowners instead of the cargo interests since the last revision. The classification of the CTT be charged to a cargo-related charge as earlier as this is imposing a wrong burden on the shipowners.
- (vii). Since the impact of last increase has been more than 260% over the than existing rates, a rebate rather than an increase must be given to the coastal vessels whose owners have been worst hit.
- (viii). The proposed reduction of time allowed for debarking at berth no. 9 from 5 hours to 3 hours will be too short for a ship to achieve in view of the fast speed of the mechanical loading at that berth.
- (ix). The increase proposed in the Pilotage fee on Transhippers is for double banking of transhippers, which is payable by the vessel-owners. Since the transhipper facility is provided by the exporters; and, there has been no change in that facility, the need for the proposed increase is to be reconsidered.
- (x). At serial number 1 of Section C(i) of Berth hire charges, the rate for slab of GRT 30,001 to 35,000 requires correction as even with the proposed 50% increase, the rate should be USD 0.04701 and not 0.05784.
- (xi). The proposal must be postponed till such time the situation warrants a further increase in the port charges.

Essar Steel Limited (ESSAR)

- (i). Our operations at Berth no. 7 carried out through our cranes are similar to the transhippers operations; however, the charges paid by us @ Rs. 13.20 per operation are much higher than the levy of Rs. 4.50 per tonne paid by the transhippers at the port. Since we are already paying the monthly lease rent for the area occupied by us as well as the wharf dues on the cargo, the cost advantages which would have accrued to us by having a shore based crane and making operation similar to the transhipper operations are nullified.
- (ii). The traffic forecast of Berth no. 7, (the exclusive coastal berth for small size vessels for handling general cargo and having cranes) seems very bright in view of the users already preferring this berth due to the facilities available. The proposed charge of Rs. 13.20 per tonne may therefore, be modified and brought down to a level of Rs. 4.50 per tonne which is proposed to be charged on the transhippers so that levy can be reduced to a bearable level and the cranes can be used to their fullest potential.

Jindal Vijayanagar Steel Limited (JVSL)

- (i). Steel industry in India is presently undergoing a very bad phase which may be reasoned as industrial recession in India, over capacity and imposition of anti-dumping duties by USA combined by stagnant domestic market. The GOI is already taking necessary initiative to revive the ailing steel industry by allowing concessions, having dialogues with the USA, etc. This is, therefore, not a right time to increase the tariffs, which is not in conformity with the Government policy at the national level. The proposed increase in the cost of activities affecting us will be unbearable.
- (ii). The MOPT does not appear to have taken into account "what the trade can bear". Despite being one of the biggest users of the port for general cargo, no discussions to ascertain our capacity to bear the increased costs were held.
- (iii). The sub-activity costs and the basis on which such costs are computed are not indicated in the proposal, in the absence of which it is not feasible to understand the rationale of rate revision.
The rate revision exercise seems to be based on the increased cost of operations by recovering cost of inefficient activities/operations from the users. The cost increase must necessarily flow from management innovations and higher efficiency.
- (iv). There is no correlation between the inflation figures of 2-3% in the last several years and the tariff increase.
- (v). Deepening of Berth no. 11 combined with introduction of total length restrictions of two vessels on berth no. 10 and 11 has prevented us from nominating panamax vessels and thus deprived of the freight differential advantage between the panamax and handimax vessels which is approximately \$1 pmt. in addition to the benefit of faster discharge rate.
- (vi). The increase in the throughput and high berth occupancy of Berth no. 10 and 11 have resulted in pre-berthing waiting period of 5 days on an average per vessel entailing an outgo of approximately Rs.17 lacs per vessel towards payment of demurrage.
No increase, therefore, must be approved in wharfage, plot rent, haulage as well as vessel-related charges; and, all the factors and circumstance shall be taken into consideration before deciding on any increase in the tariffs.
- (vii). The reasonableness/justification of an increase of 50% within a period of nine months in the haulage charges may be examined in light of the staggering increase of 80% allowed by the TAMP in June 2001; and, the existing haulage charges at other major ports. The charges must be linked with total track line KMs and shunting operations.

Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA)

- (i). There has been consistent wide gaps between the MOPT's past proposals for tariff hikes and those allowed/approved by the TAMP, which suggest that the MOPT proposals are in reality unworkable and only reflect the ports attempts to get some benign increase from the TAMP by inflating the costs.
- (ii). (a). The 'cost plus' model envisages fixation of tariffs, which will enable recovery of the operating costs and a reasonable return on capital employed at a certain capacity utilisation and efficiency norms but not the recovery of any appropriation out of the surplus other than two mandatory reserves.

The MOPT proposes to recover an amount of Rs. 15.20 crores and 25.20 crores during the year 2002-03 and 2003-04 respectively from the users towards appropriation to its pension fund (which on an average accounts for 7.34% of the capital employed) in addition to the charge to revenue for post retirement benefits under the head Financial and Miscellaneous expenditure. At the same time the working of the above figures is not clarified.
- (b). Pension and Gratuities, being the post retirement defined benefit plans, the accounting for this requires actuarial assumption to measure the obligation and the

expenses and, there is a possibility of actuarial gains and losses. The obligation has to be measured on discounted basis as these may be settled many years after an employee has rendered the related service. The defined benefit plans may be unfunded, or wholly/partly funded by way of contributions by an enterprise, and sometimes by its employees into an entity, or fund, that is legally separate from the reporting enterprise and from which the employee benefits are paid. The expenses recognised for defined benefit plan is not necessarily the amount of the contribution due for the period. The Accounting Standard - 15 issued by the Institute of Chartered Accountants also acknowledges this position.

- (c). The Balance Sheet of the MOPT does not indicate any provision for certain post-employment (defined) benefits such as pensions/gratuities, and such an expense included under the head Finance and Miscellaneous Expenditure averages approximately 11.4% of the capital employed of the MOPT. The position about the elements forming part of the retirement benefits as well as the basis on which it accounts for post retirement benefits is, therefore, not clear. Moreover, the behavior of expenditure cannot plausibly be explained unless it is accounted on payment. If that being the position, then a significant portion of the expenditure may relate to earlier accounting period.
 - (d). The MOPT has not given details in respect of the actuarial valuation of its liability with the corresponding assumptions, the liability relating to earlier accounting periods, the funded amount, and, the shortfall sought to be met.
 - (e). Any losses or inefficiencies in the fund management relating to retirement cannot be recovered from users by way of tariff revisions. It is a well-accepted accounting principle that prior period and extraordinary items must be excluded while determining current profits.
- The port may be asked to get an actuarial valuation of its post employment defined benefit liabilities at each year-end; and, recovery through the tariff revision be restricted to current costs only. This liability on this account needs to be deducted for determining the capital employed of the Port.
- (f). The Port's accumulated reserves for development, repayment of loans and contingencies as at 31 March, 2001 stand at Rs. 5,321.27 lakhs; which may be used to meet the contingency arising in respect of unaccounted liabilities relating to the post retirement defined benefit plans relating to the earlier periods.
- (iii). (a). The MOPT has underestimated its income in the MOHP segment. The quantities estimated in the MOHP segment for the years 2001-04 are lower than those achieved in 2000-01, the reasons for which are nowhere explained. At the same time, the capital expenditure is projected to shoot up by Rs. 6,235.59 lakhs, a sum greater than 4 times the MOPT's reported capital employed in the MOHP in 2000-01.
 - (b). The MOPT collects all the dues under the "Port and Dock" segment in respect of exports of Iron ore transshipment which accounts for 45% of the exports of Iron ore from Goa; and also, collects a rate averaging approximately Rs. 7 pmt. although it renders no service in respect of the quantity handled or shipped through these vessels. The average rate, therefore, works out to Rs. 71.02 instead of Rs. 64.40, which is the prescribed tariff.
- (iv). The absence of the ELT profitability statement and the consolidated statement for iron ore in the current proposal (as advised by the TAMP at the time of instituting the ELT scheme and also in its Order dated 9 August 2000 respectively), is conspicuous.
 - (a). Whereas the Operating Costs are projected to grow at a compounded rate of 5.88% over the period 1999-03; the estimated growth thereof for 2002-03 over 2001-02 levels is just 0.1% and yet the estimates for 2003-04 are higher than the estimates for 2002-03 by 10%.

- (b). As regards the growth in the Management and General Overheads, 2000-01 levels are higher than the 1999-00 levels by 40.75%. The higher base of 2000-01 i.e. Rs. 4,349.70 lacs has been maintained over the period 2001-03. The estimates for 2002-03 are marginally lower than the estimates of 2001-02 by 1.19% and again the estimates for 2003-04 are 10% higher than the estimates for 2002-03.
- The level of Management and General Overheads, which is approximately 54% of the operating costs, is very high for absorption by the Port users. The TAMP has also remarked in its said order of 9 August 2001 that the astronomical rate of growth in the Management and General Overheads clearly indicates an increasing indulgence in expenditure not directly related to operations and, perhaps, adding irrelevancies which are avoidable and since the figures for 2001-02 and 2002-03 are only estimates, the MOPT shall have a re-look at such proposed expenditure and take mid-term corrective measures of cost control and cost reduction. The MOPT does not seem to have taken this suggestion into consideration.
- It is necessary to provide norms for controlling such costs and their growth rate; and, the overheads need to be brought down to levels not exceeding 10% of operating costs if the Port and the industry is to operate viably in future.
- (c). Adequate care has not been taken in making the projections acceptable as by augmenting all the costs across the board by 10%, the MOPT has assumed all its expenditure as fixed, which is absurd. The inflation level in India being around 2% seems to have been reflected in the estimates for 2001-03, but not in the projections of 2003-04 and the reasons for projecting the expenditure of 2003-04 higher by 10% over 2002-03 levels has not been explained.
- (vi). (a). The calculation of the capital employed is not clear. During the period 1999-04, capital employed is estimated to grow at a compounded annual growth rate of 20.04% without any reduction in costs or any significant impact on the traffic volumes.

The growth in Capital during the projection period i.e. 2001-04 is 30.38% and during the same period the costs (excluding depreciation and net FME) has also increased by 4.70% but the traffic growth is restricted to just 4.45%. The qualitative aspects of the new capital deployed, thus, needs a fresh look.

- (b). High investments are made in social assets and in facilities that are significantly under-utilised. The TAMP has also committed to review the issue of non-operative and social assets, besides accepting the position that the port cannot pass on the cost of under-utilisation to the existing users.

The capital employed reported in the MOPT's proposals has never been reflected truly and is stated far in excess of the actual productive capital employed which includes an adhoc 8% net block towards social and unproductive assets.

- (c). Based on the compounded annual growth rate of 11.28% in the gross block in the past (for the period 1996-97 to 2000-01) and considering a depreciation of 3.25%, the gross block for the next 3 years is projected. The relationship between average gross block and depreciation (for the period 1998-99 to 2000-01), however, indicates the projected depreciation to be 5.75%.
- (d). Since the MOPT collects its dues from the users in advance i.e. before rendering the service, as such, logically, it may not need any working capital. The computation of the working capital as per the figures drawn from accounts & audit report for the year 1999-00 and 2000-01 indicates negative working capital to an extent of Rs. 792.77 lacs and Rs. 966.93 lacs respectively.

In the absence of information relating to the credit period normally enjoyed by the MOPT and other elements of current liabilities, it is difficult to estimate to an extent to which working capital will be negative in the projection years. The capital employed is, therefore, restricted to gross block and insurance spares for our analysis.

As per the generally accepted accounting principles (AS-10), issued by the ICAI, the insurance spares are to be depreciated along with the relevant mother plant or equipment; however, the MOPT values these at cost and classify them as a part of its current assets. Since the MOPT gross block stands depreciated by 40% as at 31 March 2001, the value of these spares will also to be depreciated accordingly.

The extent of insurance spares contained in the assets of the MOPT is disclosed in the Audit Report and not in the MOPT's Accounts. The insurance spares are estimated @ 0.25%, 0.3% and 0.35% of the gross block for the period 2001-02, 2002-03 and 2003-04 respectively. The depreciation figure of Rs. 116.12 lacs in the year 1999-00 includes an amount of Rs. 105.97 lacs towards accumulated depreciation. Based on the above assumptions and adjustments, the capital employed and depreciation are worked out as below:

Capital Employed

Rs. in lacs

Year	Net block of productive fixed assets	Insurance spares	Total	Average capital employed
1998-99	12,582.53	159.85	12,742.38	
1999-00	14,101.87	174.00	14,275.87	13,509.13
2000-01	15,740.59	214.91	15,955.50	15,115.69
2001-02	17,342.34	275.32	17,617.66	16,786.58
2002-03	19,505.55	356.93	19,862.48	18,740.07
2003-04	21,912.77	463.11	22,375.88	21,119.18

Depreciation

Rs. in lacs

Year	Depreciation on fixed assets	Depreciation on insurance spares	Total Depreciation
1999-00	1026.19	10.15	1,036.34
2000-01	800.74	11.97	812.71
2001-02	977.98	14.82	992.80
2002-03	1088.30	18.85	1,107.15
2003-04	1211.06	24.24	1,235.30

- (e). The projected growth in the capital employed (excluding social and unproductive assets) over the period 2002-04 is Rs. 4,758.22 lakhs and the reserves for "Replacement, Rehabilitation and Modernisation of Capital Assets" are aggregated to Rs. 12,305.97 lakhs as at 31 March 2001, a cost, already paid for by the users through tariffs and, therefore, shall be treated as fully subsidised and no return sought. An alternative treatment can be to set off depreciation costs against the utilised reserve i.e. to set off the incremental depreciation against this reserve and not treat it as a cost. If this is done, the depreciation costs for 2002-03 and 2003-04 will fall by Rs. 125.15 lakhs and Rs. 264.41 lakhs respectively, assuming depreciation to be 3.50% of gross block.
- (vii). (a). The ROCE cannot be equated with Return on Equity. The ROCE takes into account the cost of debt, a reasonable return on equity, the prevailing tax rate, and, prudential norms of debt-equity.
- (b). The increment of 6% (3% each towards the two mandatory reserves) could have been justified only when the Government lending rate was subsidised at 6%. When commercial lending rates are used as the base, such enhancements are not warranted. The MOPT's average borrowing cost for the last 4 years has been just under 9%.
- (c). In applying the ROCE of 19.5%, the impact of gearing is completely ignored. For an infrastructure project, a gearing of 70:30 (Debt:Equity) is considered reasonable. The relative ROCE of other infrastructure projects i.e. Power, Pipelines

and Roads assuming the cost of debt to be 14% and the prescribed norms for return on equity and capital gearing, the ROCE (with tax impact) comes to 11.10%, 9.90% and 12.30% and the ROCE (without tax impact) comes to 14.6%, 13.40% and 15.80% for the stated projects respectively. In the case of pipeline projects, the prescribed norm of 12% relates to return on net worth, which is the aggregate of equity and reserves; and, more akin to the MOPT case where reserves also forms a part of the capital employed. Since the MOPT does not pay an income tax, it would be appropriate to use the ROCE (without tax impact) for comparison.

- (d). All infrastructure projects referred above function in a riskier environment than the one in which MOPT operates, and therefore, an ROCE greater than 12% in the MOPT's case is not justified.
- (e). In the current recession times, even the Reserve Bank of India is taking steps to lower the lending rates in the country. Currently the Prime Lending Rate of the State Bank of India stands at 11%. Allowing ports such high returns in these times would, therefore, seem like an aberration.
- (viii). (a). The loading rate achieved by the transhipper being low compared to berth no. 9, the stay of such large sized vessels at the port is relatively longer at Mormugao as compared to ports in Australia and Brazil where such vessels can be fully loaded at berth.
- (b). In order to attract large sized vessels, which can load twice the quantity of Panamax size vessels if loaded at berth no. 9 upto the permissible draft, a rebate of 25% is allowed on such large sized vessels, which is currently in vogue. The TAMP has allowed this rebate to continue till the following general revision of the SOR due in June 2002 vide Order dated 30 December 2001

The income of the MOPT is projected after factoring this rebate. Since this is also a commercially sensitive issue to the buyers of iron ore from Goa who are effectively MOPT's largest users, this rebate may be maintained by inserting an appropriate entry in the Schedule of Rates.

- (ix). (a). With regard to the CHLD revision, consequent to the coming into force of the Dock Workers (Regulation of Employment) (Inapplicability to Major Ports) Act, 1997, the issues regarding validity, interpretation and enforcement of the agreements entered into between the various transhipper owners and the Mormugao Dock Labour Board in respect of Transhipper Accord levy, are sub-judice before the Hon'ble High Court of Bombay, at Panaji.

Despite the clear position, the MOPT has proposed a "Transhipper Accord Levy" at Rs. 4.50 pmt for iron ore and Rs. 11.50 for iron ore pellet below the Notes to Cargo Handling Labour Charges without any justification. This sum is proposed to be charged as levy and not as tariff since no services are rendered.

- (b). The decision on this issue may be deferred pending the decision of the Hon'ble High Court of Bombay.
- (x). The projected ROCE earned by the MOPT for the period 2002-03 and 2003-04 after making adjustments contained in the above paras, other than reduction of management and general overheads comes to 36% and 23% respectively and the average ROCE comes to 29.27%, which is an astronomical return.
- (xi). (a). The proposal to levy a plot surcharge was initially mooted in 1983.
- (b). The MOHP usage statistics for the last years reveals that the Port has been achieving the required throughput from Berth 9. The MOHP was commissioned in 1980 and there has been no significant investment in the facilities since then. The plant today would stand fully depreciated. The current surcharge system adequately penalises temporary inefficiencies, if any. Therefore, the circumstances prompting the MOPT to step up the plot turnover ratios are unclear.

- (xii). The MOPT's figures and consequently its proposition that tariffs need to be hiked, cannot be believed. It has been demonstrated that even at current levels of tariffs and without adjustment of revenues for growth in volumes consequent to the capital deployment and, administration and general overheads, which are disproportionately high, the MOPT's ROCE exceeds 29%. If any revision is viewed at all, it must be downward and to the extent of not less than 14%.

Goa Chamber of Commerce and Industry (GCCCI)

- (i). The MOPT has been requested time and again to submit a cost reduction plan that will ensure global competitiveness of the port so that accelerated Trade, and with it the economic health of Goa, can be ensured; till date, however, no such plan has been furnished and no plan implemented.
- (ii). Figures, especially the projections, supplied by the MOPT to justify a claim for tariff increase appear to have been both invented and concocted to justify the claims being made. Standard Accounting practices and commercially accepted norms have been ignored.

In an economic climate, which is extremely hostile to business when all margins are under pressure; and, the quality and the price competitiveness in demand being the only yardstick for survival, the MOPT must change its conception of the TAMP and the trade as a bottomless pork barrel.

- (iii). The argument over increase in wages due to awards from the Pay Commissions and VRS Scheme has already been given effect in the previous revisions approved by the TAMP. Perhaps, the MOPT has forgotten to delete this argument from its annual repertoire.

Trade is of the opinion that the MOPT can be efficiently run with a reduced work force to the extent of 1500 persons on the rolls of the MOPT. No serious attempt has been made in this direction. Even to the extent that employees have availed of the VRS/SVRS, the MOPT has not given effect of the reduced impact on the future cost of port operations in its submissions.

- (iv). Costs in India are rising at an average annual rate of less than 1.9%. The MOPT, therefore, cannot justify any tariff increase as a result of these low rates of inflation and the CPI especially since a large percentage of port revenue is linked to the US\$ which has appreciated by approximately 4.5% since the last revision. Along with the increase in the total costs there has been a more than compensatory increase in revenues from the increased number of vessels calls at the MOPT, larger proportion of bigger sized vessels calling in the past years and increased traffic of 17.5% at the MOPT in the past year alone.
- (v). In the present proposal, the MOPT has not shown any effect of the ELT scheme on the revenues and surplus accruing to it. Even requests made by the TAMP to enquire into the specific cost areas (like water to shipping) have been totally ignored. In such cases, the TAMP ought to take a serious view and prescribe a 'Nil' tariff.
- (vi). The MOPT refuses to dispel the mist and mysteries of its definition of capital employed. Trade suspects that even surplus bank balances lying in the current accounts are being treated as capital employed and the MOPT is charging 19.5% on these amounts. The amounts invested in buildings for staff quarters, hospitals and schools are also being included in the calculation instead of only operating assets.

The rate of 19.5% in the current economic scenario is preposterous. Entire capital employed by the MOPT has been generated from the surpluses by over charging the trade. Now, the MOPT wants to further rip off the trade on the amounts it has already accumulated from it.

- (vii). The TAMP makes use of a cost plus system to fix tariff for the recovery of costs but does not ensure that the MOPT controls its costs within the limits of efficient operation and financial controls using prudent restraints. The MOPT takes advantage of this and makes no attempt to reign in the costs because TAMP's track record has been to always award increases to the MOPT during tariff revision, albeit at a lower rate than proposed by it. Besides, to justify abnormally high increase in tariff, the MOPT has always been inflating

projection of future cost and deflating projection of future revenues. Had the MOPT been sincere and transparent, it would have highlighted the huge variances between its projected Budget Estimates and Audited Actuals and, had supplied the port users with reasons for such variances.

- (viii). Huge surplus has been generated in the past five years averaging Rs.25 crores per annum net of all the MOPTs' accounting gymnastics and are on an increasing trend. The trade has already paid for the operating assets even before these were provided. The reserves for capital replacement, rehabilitation and modernisation of assets and reserves for development, repayment of loans and contingencies have not been applied for the purpose for which they were intended but fritted away on investment in non-operating assets.
- (ix). Pension fund data comprising of a statement of Accounts of the Pension Fund as well as an actuarial valuation of the potential future surplus/deficit on account of the Pension Fund operations should have been made available to the port users, which was not done as it is an off Balance Sheet item. This justification appears to be a new ploy by the MOPT to extract its ounce of flesh from the trade and that too at a time when the trade is already bleeding.
- (x). The trade recommends not to consider any increase in tariffs specially, during the times of economic stress. The specific points requiring urgent consideration of the TAMP are indicated below:
 - (a). To obtain a Cost Reduction Plan from the MOPT within the prescribed time for a prescribed period. Such a plan shall be designed to measure and monitor cost reduction.
 - (b). To obtain a refined cost statements in respect of supply of water to shipping.
 - (c). To provide a detailed and transparent statement of Capital employed for calculation of the ROCE. To reconsider the economic rate in today's scenario as not exceeding 12% on the productive capital employed only.
 - (d). Compensation Tonnage Tax needs to be re-categorised as CRC and not VRC as presently classified.
 - (e). The coastal shipping rates being too high and a disincentive to the Indian shipping needs an urgent roll back. To consider abolishing the tariff relating to the vessels registered under the Inland Waterways Act because these vessels provide a cargo feed or passenger services to facilitate trade at the MOPT.
 - (f). Deballasting time shall not be lowered below 5 hours in view that it would effect the safety of vessels being deballasted and loaded at the same time at Berth no.9. The stress to the vessel might cause it to break apart or capsize either at the berth or later in the voyage posing risk to life as well as trade.
 - (g). To waive the pilotage on Transhippers as it is already being charged to double banking vessel. The Transhipper vessels providing a valuable service to the port will not call at the MOPT if they have to rely merely on existing port facilities.
 - (h). To enforce transparent accounting systems so that the costs and the revenues can be identified clearly against each other and failure by the MOPT to comply with shall result in an automatic freeze on all the tariffs and a possible roll back in some of the tariffs.

Shipping Corporation of India Limited (SCI)

- (i). The throughput has gone up by about 13% in the period 2001 to 2002 as compared to the previous year, which is a commendable performance. Resultantly, the revenues generated have also increased and they shall be sufficient to meet the additional expenditure due to wage hike etc.

- (ii). The Chairman has in the Board Meeting indicated that the TAMP has, in its wisdom, invariably reduced the rates of revision proposed by the ports in the past. This clearly shows that the port has proposed such higher increase in the tariffs mainly because, it expects the TAMP to any way grant reduced increase only.
- (iii). It has been clarified by the MOPT that the operating expenditure has been controlled, infact brought down, while the operating income has gone up. Thus, there is no case for increase in the SOR. The sole reason for asking for increase seems to be for transferring funds to the pension fund of the employees.
- (iv). We are not in favour of any increase in the SOR of the MOPT and leave it to the wisdom of the TAMP to decide on this issue.

Mormugao Stevedores' Association (MSA)

- (i). The proposal was not discussed with the users to get their views.
- (ii). The proposal for an upward hike in the cargo handling labour charges was not discussed with the Advisory Committee for recommendations to the Board as per the specific understanding in the MOU of the merger settlement.
- (iii). At the time of conversion of old system of wages/levies, the new rates were originally calculated for a period of three years; however, as per the request of this Authority, the same were agreed for a period of two years w.e.f. 16 July 2001. Since not even one year is completed, the proposal to enhance the tariff by 16% not justified.
- (iv). There is enough scope to give some relief to the stevedores as indicated below:
 - (a). The expenditure projected by the port is Rs. 19.52 crores for the year 2002-03, which should have been Rs. 16.50 crores as certain expenditure items are repeated. There is a clear surplus of Rs. 4.5 crores.
 - (b). The projected expenditure for 2002-03 includes Rs. 1.26 crores towards residual administrative expenditure under the head Management and General expenses which appears to be unwarranted in view of the fact that the salaries and allowances for Administration staff (i.e. Chief Manager, CHLD, Class III and IV employees) has already been provided for.
 - (c). A sum of Rs.3.60 crores provided towards transfer of Pension fund could have been adjusted against the surplus funds available under the Bonus fund, Reserve fund, Welfare fund in addition to the gratuity fund and pension fund as per the Balance sheet of the MDLB for the year ended March 1998. There may also be surplus achieved by the CHLD during the last three years after merger of the MDLB into the MOPT w.e.f. 1 April 1998.
- (v). No fresh recruitment of the cargo handling workers is required at this juncture as their average deployment is around 10 to 12 days a month. In case of bunching of vessels on rare occasions, the shortage of labour can be met by permitting employment of outside labour or by booking short handled workers or by allowing them to work overtime as new recruitment may cost over Rs. 1.50 lakh per annum.
- (vi). While arriving at the per tonne rate, care must be taken that the calculations are based on the actual wage paid and not on the highest wage limit.
- (vii). The proposal of rates for some new cargoes is not discussed with stevedores with regard to the manning scales, datum, charges, etc. as required by the settlement. No proper explanation was given to us by the CHLD are regards the method of calculation. The proposal hence, requires reworking before being taken up for discussion.
- (viii). There appears to be no need to revise the CHLD rates due to the Improved financial position on account of substantial increase in the general cargo traffic.

- (ix). A number of special levies (besides general levies) created for meeting specific financial commitment due to WRC payments and other related arrear payments for which the government has not given any financial assistance are fully cleared by the stevedores and, there is no justification in continuing the same as the present wage agreement for the port and dock workers is valid till 2007 without any change except VDA.
- (x). A notional levy @ 230/460% of wages for grab operation in lieu of non-employment of gang workers cannot be continued as now there are very few gang men only for regular manual handling and even if they are required by the grab operating vessels, the CHLD is not in a position to supply the same.
- (xi). The increase in the traffic and fall in the average employment is mainly on account of improved method of handling with higher capacity of grabs instead of slings.
- (xii). A 19% increase will drive away the traffic to the private ports of Panjim and Karwar. Due to already high handling charges, efforts are on to find alternative places for discharging at the banks of the rivers of Mandori/Zuari. Ports like Calcutta, Mumbai, and Cochin are discussing reduction in the handling charges by reducing the expenditure.
- (xiii). A proposal about the revision of the old slabs (proposed by the MOPT) into viable units and the calculation of the rates thereon based on the October 2000 rate of wage scale as adopted originally; and also, on the basis of wage scale for new recruits as on January 2002 (since majority of the existing workers are new and the actual payment of wages to them are made on the basis of lower wage rates) is submitted for consideration.

3.2. A copy each of the comments received from the users was sent to the MOPT as feed back information.

4. The GMOEA has subsequently forwarded its additional comments on the issue of Transhipper Accord Levy and has stated that the levies proposed by the MOPT are ultra virus, unjustified, unwarranted and without authority of law and jurisdiction. The levies are in the nature of fee charged for the services rendered and since, no services are provided by the MOPT to the transhipper operations, the proposed levies are wholly unjustified. To substantiate these points, copies of the legal proceedings before the judicial commissions, High Court and Supreme Court of India have been produced. The GMOEA has explained various aspects of this matter and requested this Authority to defer the decision on this matter till various appeals pending for final hearing before the Hon'ble High Court are finally disposed off.

5. The Goa Custom House Agents' Association, the Indian National Shipowners' Association and the Container Shipping Lines Association (India) have not furnished comments, so far.

6. The MOPT has subsequently requested the Authority to incorporate the following corrections in its proposal:

In pursuance of Amendment made to the first schedule of the Indian Ports Act 1908 by Act 15 of 1997-part 1- Major ports.

- (i). Instead of the proposed chargeability of port dues on 'vessels from 200 to 3000 GRT', the description of the vessels is amended as vessels upto 3000 GRT.

To amplify the provision for collection of berth hire charges when the vessel stays beyond the allowed time.

- (ii). A reduction in deballasting time from 5 hours to 3 hours has been proposed. *The provision says – 'The deballasting time allowed at Berth no.9 shall be 3 hours and beyond that the penal berth hire charges shall be levied five times the normal berth hire. The following is added below the provision:*

'the incidence being reduced to per hour or part thereof i.e. without any supplementary charge or rebate that may be applicable to the vessel. This will be in addition to the normal berth hire charges applicable for the entire duration of the vessels' stay at the berth'.

7. On a preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was requested to furnish the additional information/clarification on various issues, arising out of the proposal as well as this Authority's Orders dated 2 June 2000 and 9 August 2001 relating to cargo-related charges and vessel-related charges respectively. Some of the important queries raised are summarised below:

- (i). To confirm the traffic forecasts in accordance with the Five Year Plan projections.
- (ii). To indicate the capacity created vis-à-vis the investments made/to be made and the increase in traffic on account of additional investments alongwith the capacity of the port as a whole and capacity utilisation.
- (iii). To include the additional income from the vessel-related charges denominated in dollars due to exchange rate variations.
- (iv). To maintain a disparity of 30% between the tariffs for foreign-going and coastal vessels as per a policy of the Government which necessitates accounting for the additional income due to this adjustment in the cost statement for vessel-related charges.
- (v). To explain the increase in the Management and General Administration overheads (M&GAOH) of about 54% during the period 1999-2000 to 2003-04 in comparison with other operating costs including depreciation which have shown an increase of 35% only and also to indicate the mid-term corrective measures of cost control and cost reduction undertaken and its effect, if any.
- (vi). To justify the increase in the operating cost and M & GAOH in the year 2003-04 by 10% of the estimates of 2002-03 in light of the current inflation rate of about 2% to 5%.
- (vii). To justify the inclusion of the contribution to the Pension Fund in the cost statements in addition to the provision for the actual pension / gratuity / commutation of pension / encashment of leave / special compensation payable under the VRS in the FME explaining the basis of its computation.
- (viii). To furnish a list of the capital assets including the Capital work in progress activity wise / sub-activity wise indicating the basis of its allocation as submitted at the time of revision of the vessel-related charges in August 2001.
- (ix). To furnish a detailed computation of the Working Capital included in the Capital Employed.
- (x). To indicate the optimum capacity of the new general cargo berths and the railway facilities and the capacity utilisation expected to achieve.
- (xi). To explain the arrangement adopted in respect of maintaining separate accounts of the ELT scheme and to furnish details of income and expenditure.
- (xii). Method adopted to adjust the revenue implication on account of deletion of provision to levy lump sum berth hire on certain categories of vessels.
- (xiii). Performance criteria for issue of notice by the TM/DC to vacate the berth and for allotment of the barge unloader time to the exporter.
- (xiv). Rationale/basis for proposing bunkering charges, particularly for supply of oil/water through tanker where apparently no service is rendered.
- (xv). Basis of determining quantum of rebate with reference to different slabs of plot turnover.
- (xvi). To justify the proposed rates (and furnish detailed calculations) for cargo handling labour charges commoditywise with reference to the cost of handling and productivity levels, which also require a review with reference to an average of last three years.
- (xvii). (a). The current status about the construction of 4-lane road from Verna to Mormugao in lieu of the State government's assurance to waive lease rentals on 128 acres of lands.

- (b). The total investment proposed to be made by the MOPT in the road project; and, the investments already made and expected to be made during 2002-03 and 2003-04.
- (c). To indicate about collection of toll charges for use of this road, if any, and if so, the share of the MOPT out of the total toll realisable.

8. The MOPT has responded on the queries raised by us. Besides furnishing the requisite details, the important points made by it are summarised below:

- (i). The traffic figures adopted in the cost statements (Format III) are as per the approved Budget Estimates and X Five Year Plan projections; however, as against the projections of 204 lakh tonnes in the year 2001-02, the actual traffic achieved during the year was 229.27 lakh tonnes. The cost statement has been suitably modified incorporating the actual figures for the year 2001-02 (Provisional).

During the relevant years i.e. 2002-03 and 2003-04, the Port has earmarked an outlay of Rs.30.86 crores and Rs.107.94 crores respectively towards the developmental schemes, which broadly includes replacement of the existing facilities, creation of additional facilities for passenger traffic and ensuring the Environment Management system. Many of the above schemes like construction of mooring dolphins will create an additional capacity of 2 million tonnes for general cargo. Other schemes like construction of a Multipurpose General Cargo Berth at the Vasco Bay is slated to commence only during the year 2003-04. It will be a major project involving construction of 3 berths at the Vasco bay and is expected to complete during 2007 only.

Taking into account all these factors, the traffic for the year 2003-04 has been projected at 22.15 million tonnes, which is as per the X Plan documents.

- (ii). The additional income from the vessel-related charges denominated in US\$ due to the exchange rate variation computed @ 3% for each year is incorporated. The exchange rate variation is, however, a purely a financial item and is likely to fluctuate upward or downward, and it need not have any bearing on revision of the tariff structure. Also there is no mechanism in our tariff structure to adjust the \$ rates when the Rupee appreciates vis-à-vis US\$. The MOPT is of the view that exchange rate fluctuations should not be taken into account for rate revision.
- (iii). As regards maintaining a disparity of 30% between the rates of foreign-going and coastal vessels, if the VRC in respect of the coastal vessels levied in rupees are increased every time to keep pace with the exchange parity between the rupee and the US\$, the meager coastal traffic will not be in a position to absorb. The recent increase of 15% approved by the TAMP in September, 2001 has resulted in 80% increase in the tariff for coastal vessels, which was resisted by the coastal trade. Therefore, in this exercise, 50% has been increased in both the Indian rupee rates and the US Dollar denominated rates.
- (iv). The increase of 54% in the Management & General Administration Overheads is over a period of 4 years (from 1999-2000 to 2003-04) and covers items of expenses like Salaries and Wages of non operating departments, Engineering workshop overheads, medical expenses, cost of power and water meant for general amenities, store keeping, labour welfare expenses and other residual administration and general overheads, which are fixed in nature and a sizeable percentage of such expenditure is non controllable. Every effort has been made to control the operating expenditure, which is evidenced by the reduction of expenditure from Rs.141.63 crores in 2000-01 to Rs.133.09 crores in 2001-02 and it is going to be maintained at the level of Rs.134.53 crores in 2002-03.

The general inflation rate is around 6.5 % p.a.; however, for the year 2002-03 the increase proposed is only 1.08%. During the year 2001-02, the efforts were made to control the discretionary costs under telephones, entertainment fees, conferences and seminars, sports council, advertising and publicity, cultural expenses, donations, sports academy expenses, etc.

- (v). The operating cost and management & general overheads in the year 2003-04 are increased by 10% as per the TAMP guidelines. Also, as per the CPI number, Industrial

dearness allowance percentage for the quarter 1.4.2001 to 30.6.2001 was 28.4% and for the quarter 1.4.2002 to 30.6.2002 it is at 34.9% i.e. an increase of 6.5% during the year. The index percentage increase from 1.1.1997 to 30.6.2002 is 34.9% i.e. overall increase of 7% over a period of 5 years.

- (vi). The expenditure on dredging is apportioned between the Port services and Berth Hire in the ratio/basis of the quantum of silt dredged at the respective areas and stands incorporated in the cost statements accordingly.
- (vii). The figures for the relevant years in respect of FME minus FMI do not contain any item relating to previous years like arrears of pension, salaries, etc. and the required rate of return has been worked out based on the current and future years' requirements.
- (viii). As regards the Pension Fund, the Central Government has advised all the ports that they must plan their finances in such a way that Pension Fund shall be created to take care of the payment of terminal benefits and the monthly pension. The Pension fund must be created in such a way that the automatic operation of Pension Fund will immunise the port from the pressure on account of the Pension bill. With this object in view, the Consultants M/s. Pricewaterhouse Coopers Ltd. was requested to undertake the actuarial valuation of the Pension Fund requirements of the Port, and the accumulated liability as on 31 March 2001 has been arrived as Rs.264.64 crores. They have suggested to built up the pension fund over a period of 10 years i.e. upto 2010 by allocating every year a fixed amount towards the Pension Fund. Even though the figures indicated by the Consultants is more, a token provision of Rs.15 crores for the year 2002-03 and Rs.25 crores for the year 2003-04 has been made. As this is a statutory payment, this fund needs to be created and until such time the fund gets self sufficient, the regular Pension payments have to be made from the General Revenue only.
- (ix). Regarding the observation that some works appears in both the years, it is stated that during the year 2002-03, two Barge unloaders are included in the list of net block, which represents their completion during the year 2002-03. During the year 2003-04, it is expected that 2 more barge unloaders will be commissioned. As final accounts for the year 2001-02 are being finalised, the list of net block for 2001-02 contains only such schemes, which have been completed and taken to the Assets account from the work-in-progress. Suitable adjustments have been made in the list for the years 2002-03 and 2003-04 and the assets have been identified against the relevant sub-activity/activity.

Additions to the figures of net block are in the nature of replacement/improvisation to the MOHP and additions to other plants/equipment with a view to maintain the existing capacity intact and provide improvement in the services rendered by replacing the inefficient/obsolete/worn-out infrastructure from time to time. As far as the MOHP is concerned, with revamping of Receiving/Shipping systems, the average unloading/loading rate has gone up appreciably resulting in more than 100% utilisation of Berth no.9.

The cost of non-existing assets is excluded from the net block figures now furnished and the necessary entries have been made in the year 2001-02.

- (x). The details of working capital for the period 1999-2004 are furnished on the same lines as advised by the TAMP. The outstanding sundry debtors of Rs.4.83 crores which was disallowed by the TAMP during the last revision, will be realised during the year 2002-03 as per the orders of the Law Secretary, Govt. of India. In the same way, the difference in the stock value of Rs.706.37 lakhs in 1999-2000, which was disallowed by the TAMP has been reduced to Rs.285.43 lakhs in 2000-01. Further reconciliation is in progress and the difference will be fully reconciled.
- (xi). The actual transfer of statutory reserves for the year 1999-00 and 2000-01 has been Rs. 10.32 crores and Rs. 11.60 crores respectively which is equal to the 6% of the Capital employed taken for tariff revision i.e. Rs. 171.69 lacs and Rs. 193.41 lacs for the respective years.

During the year 2001-02 the Port has earned a net surplus of Rs.6.5 crores (provisional), which may not be sufficient for appropriation to the two statutory reserves.

- (xii). The cost statements for water supply to shipping have been prepared duly bifurcating the cost of water supply between shipping and internal consumption. The M&G costs are bifurcated based on the quantity of water supply to shipping and internal consumption as per the TAMP order dated 9 August 2001. The water charges recoverable from the Port colony occupants towards the internal consumption are set off against the M&G expenditure.

The water supply to shipping is a separate service and a sub-activity and, the cost statements prepared for the same reflects the cost incurred for providing such service, which is matched with the income.

- (xiii). The projections given at the time of revision of vessel related charges were RE for the year 2000-01, BE for the year 2001-02 and projected figures for 2002-03. But when the general revision proposals were made, the actual figures for the year 2000-01 were available and the Board had also approved the RE for the year 2001-02 and BE 2002-03. Necessarily, only those figures have to be adopted.

The projections of Income and Expenditure in the Budget Estimate are made on realistic basis. These are prepared on the trend of actuals and in close liaison with the user interests duly approved by the Board.

- (xiv). There is no variation in the total of the net block for the years 1999-2000 and 2000-01. The difference between the net block for General cargo ores, and Berthing, Mooring and Cranage for the above two years is due to the transfer of Rs.3921.37 lakhs being the net block value of Berth No.10 and 11 from Berthing, Mooring and Cranage to General Cargo and ores. The net block of Berths 8 and 9 is related to the Cargo services viz. POL and MOHP respectively. As the horizontal surface of berths is meant for use of cargo, the capital value of Berth no.10 and 11 has been transferred to cargo handling and storage activity. There is no advantage accruing to the port on account of this transfer because the present exercise is a general revision covering vessel related charges and cargo related charges.
- (xv). The cost statements include the ELT income and the discernible expenditure thereon as part of the operating income and expenditure; however, for the purposes of clarity, a proforma account on receipts and identifiable expenditure incurred under the ELT Scheme to improve the MOHP productivity is provided.
- (xvi). The MOPT is in favour of charging the Port Dues on vessels for each entry.
- (xvii). Special rate, which was previously called Compensatory Tonnage Tax is being collected on barges bringing iron ore for shipment from the vessel owners for the sake of convenience of assessment and collection.
- (xviii). The spectrum of cancellation charges is widened with a view to recover the costs involved in the services rendered. Similarly, the double banking charges of transhippers at west of break waters are fixed twice the applicable shifting charges which is based on the cost of services for double banking.
- (xix). (a). As regards the Berth hire and Anchorage charges on iron ore vessels at Berth No.9, the port levies a lumpsum charge of US \$ 4550.23 for foreign-going vessels and Rs.149702.50 for coastal vessels of size 50,000 – 1,00,000 DWT in addition to the Berth hire charges. The TAMP has in its Order dated 29 August, 2001 relating to the vessel-related charges, indicated that the lumpsum charge should be absorbed by working out a revised GRT based berth hire charges, which is proposed in this revision. While doing so, it was observed that there are certain classes of vessels for which even though the GRT is the same their DWT differ i.e. one may be in the range 50,000 – 1,00,000 DWT and the other may be either below or above. Therefore, in order to have a clear distinction, the vessels under 50,000 – 1,00,000 DWT range are shown separately. In the same way, in case of vessels of size 1,60,000 DWT and above, the concession @ 25% in the berth hire charges needs to be absorbed in the GRT based rate.

- (b). As regards the performance criteria for issue of notice by the TM/DC to vacate the berth and for allotment of the barge unloader time to the exporter, the time allowed for a vessel after completion of cargo is 3 hours. If the vessel is not ready to vacate the berth, berth hire at 5 times the normal rate is proposed to levy to discourage over-stay and encourage the vessels to vacate the berth quickly. In the same way, a grace time of 15 minutes is given for the barge to vacate the unloading jetty attached to the MOHP. If the barge exceeds that time limit, then a berth hire charge at Rs.227.70 per hour is proposed to be levied. As the above levies are in the form of encouraging quick turn around of the vessel/barge, it is not possible to list out the circumstances in which these charges are not leviable.
- (c). For availing bunkering facility, the vessels/barges have to come alongside the berth. As such the charges are leviable for this purpose, and are in the form of entry fee to be levied on tankers for supply of oil and water, which is proposed to be collected from the service provider.
- (xx). The existing tug hire rate for 30 T. Bollard Pull is proposed to increase by 50%. The new tugs of above 30 T. Bollard Pull power, which will be commissioned soon, a new rate has been proposed based on the capital cost and the cost of operations.
- (xxi). As regards the special rate, which was otherwise called Compensation Tonnage Tax in the earlier SOR, has now been collected from the vessel owners/Agents as per the TAMP Order dated 9 August 2001 instead of the Cargo interests earlier for use of port facilities by the barges. There are representations from the Shipping Agents against the collection of this special rate from the vessel interest as this is primarily meant for collection from the cargo interests. This has been kept separately without merging with the vessel-related charges for issuance of the TAMP Orders accordingly.
- (xxii). The transhipper - special charges were enhanced by the Board for primary loading and uptopping to Rs.5.40 per tonne and Rs.2.70 per tonne respectively. The transhipper owners- M/s. V.M. Salgaocar & Brothers Ltd. and M/s. V.S. Dempo & Co. had challenged the enhancement in the transhipper charges by the Board before the High Court, which had taken a view that the increase in special charges should have been proportionate to the enhancement in loading capacity and accordingly worked out the figures by applying an increase of 30% and 20%.
- The Port Trust challenged the High Court order before the Supreme Court, who has vide its order dated 11.9.1996, held that it being a matter covered by the statutory provision as also the contract, should have goaded the High Court to not cause any interference thereto and its urge to bring forth legitimacy to the special charges, from under the other provisions of the Act, was an exercise which, in our view, was erroneous. Section 46 was the solitary provision, which was attracted in the case. When the special charges as asked by the Board, were found to be exorbitant or unconscionable, there was no cause for the High Court to have issued writ in favour of the respondents."
- In the said Civil Appeals, the petitioners and the respondents have filed a Deed of Settlement/Consent Terms and the said Appeals were disposed of by the Supreme Court, since both the parties agreed that the said rates will remain in force until they are revised by the Board in exercise of its statutory powers as per Para 1(iv) of the Deed of Settlement. Therefore, the proposed revision is not violative of the Supreme Court Judgement.
- (xxiii). The port is having a limited warehousing facility with a capacity to store 35,644 tonnes of cargo. In order to encourage general cargo traffic it is proposed to increase the warehousing charges by only 25% instead of a deficit of 419% appearing in the warehousing charges. The rates of other warehouses in the port vicinity will be collected and submitted.
- (xxiv). The commodity-wise cost of cargo handling labour charges is not maintained/ available separately. As such, a statement indicating the productivity of the commodity-wise tonnage per hook, handled for the 3 years is furnished.

- (xxv). The port has reviewed the under-utilisation of the Reach Stacker hired from private party for use of container operators at the MOPT. Reach Stacker is made available to the container operators at lower rates of hire charges to encourage higher utilisation. It has been made mandatory for the container operators to use the Port Reach Stacker only. Even though the Port is incurring loss under this activity, only 25% increase is proposed.
- (xxvi). The ownership of the subject area of 128 acres of land at Headland has been transferred to the MOPT against payment of Rs. 3.41 crores towards stamp duty, registration charges, etc. being 10% of the value of the land taken at Rs.650/- per M².

The total investment proposed in the road project is Rs.20 crores. The investment already made is Rs. 16.68 crores and the expected investment during 2002-03 and 2003-04 are Rs.1.66 crores and Rs.1.34 crores respectively.

The project of construction of four lane road has been taken over by the National Highways Authority of India (NHAI) from April, 2001 for further funding and speedy implementation of the project as part of the policy decisions taken by the Government of India to give connectivity to all the Major Ports in India and the whole financial control of the project is also being looked after by them. The NHAI has also formed a Company called Mormugao Port Road Company Limited and has been registered at New Delhi. The modalities for setting up a toll plaza, etc. are being worked out by the NHAI.

- (xxvii). The proposal for the review of the level of plot turnover under the Surcharge Rebate Scheme on Iron Ore and Pellets exported through the MOHP, placed before the Board of Trustees in its meeting held on 28 December 2001 was deferred by the Board for re-submission with full details relating to the earlier background of the case alongwith the basis in fixing the initial level of turnover of plot capacity. The points made in this regard are summarised below:
- The handling charges leviable at the MOHP were initially fixed at Rs.27.56 per tonne of ore/pellets handled at a breakeven throughput of 8 million tonnes from the plant which in turn was based on the throughput of shipping system and other complimentary facilities, with an expected average size of shipment of 45000 tonnes per vessel and the various costs relevant to the handling operations.
 - The revision in February 1983 required an addition of Rs.0.66 per tonne by way of increased costs on depreciation, interest and return. It was also proposed to levy surcharge of Rs.8.80 per tonne on all iron ore/pellets handled at Berth No.9 towards plot rental charges. On a considered view that the rental charges would ultimately get absorbed in the handling rate once the optimum level of throughput of 8 million tonnes (or 8 times the normal capacity of each individual exporter's plot) was reached, simultaneously a scheme of rebates was proposed which could be availed of by each and every exporter holding a plot for a period of one year on the following pattern:

Level of turnover achieved for the year	Rate of rebate allowed on aggregate tonnage Rate of rebate allowed on aggregate tonnage handled for the year.
6.25 times of the nominal plot capacity	1.00
6.50 - do -	2.00
6.75 - do -	3.00
7.00 - do -	4.00
7.25 - do -	5.20
7.50 - do -	6.40
7.75 - do -	7.60
8.00 - do -	8.80

- The Mormugao Port (Shipment of Ore and Pellets from MOHP Berth No.9 and Related matters) Regulations 1979 provide for allotment of iron ore/pellets storage plot at Berth No.9 for fixing a minimum annual turnover in terms of such plot for

each and every exporter of iron ore/pellets in accordance with its total export capacity.

- (d). The scheme of incentive /rebate based on the plot utilisation and turnover was reviewed in July 1986 (by way of raising the basic rate as well as the eligibility level in respect of the rate) as indicated below along with the handling charges to be levied. The scheme resulted in the MOHP enabling to cross 7 million tonnes mark in the year 1985-86 and, the efforts were directed towards raising the level of throughput further to 8 million tonnes.

On achieving a level of turnover	Rate of rebate allowed Rs. per tonne
7.25 times of nominal plot capacity	1.00
7.50 times of nominal plot capacity	2.00
7.75 times of nominal plot capacity	3.20
8.00 times of nominal plot capacity	4.50

- (e). The scheme was meant for improving the capacity utilisation of the plant to achieve the optimum turnover; and, the performance of the plant could exceed the installed handling capacity of 8 million tonnes per annum due to reasons like (a) installation of a continuous barge unloader, (b) augmentation work in the Receiving System/revamping of the barge unloaders, and (c) entering into a Power Purchase Agreement with M/s. RSPCL for uninterrupted dedicated supply of power. A suitable Incentive scheme for the workers of the MOHP has also been introduced.
- (f). There is, therefore, a need for review of the Surcharge Rebate Scheme not only to realise the additional costs involved but also to maintain the efficiency of the plant and turnover of the plot capacity by plot allottees. The performance of the plot allottees can be improved to sub-serve the optimum utilisation of the plot by revising the level of plot turnover at 9.5 times the nominal plot capacity, which the plant can achieve having handled 10.67 million tonnes during the year 2000-01.

9. The MOPT has furnished its comments on the submissions of the port users, which are summarised below:

On the comments of the GMOEA

- (i). The representatives of the GMOEA viz. M/s. Billimoria & Co. have personally ascertained the veracity of the figures adopted in the exercise as decided at the Board meeting held on 27 February 2002 to give a detailed insight into the working and formulation of the proposal and were satisfied that the proposal is based on the audited figures. The remark that the port willfully attempts to inflate the proposal is highly objectionable. The port is adopting a transparent system and only published figures are adopted in the exercise.
- (ii). The TAMP is the authority to fix port tariff. The MOPT has furnished the relevant information in the format prescribed by the TAMP and is under obligation to follow the directives of the Authority.
- (iii). The annual contribution towards the pension fund is desired to be built against the past accumulated liability of Rs. 264.64 crores as on 31 March 2001, determined by the consultants M/s. Price Water House Coopers Limited and Crisil Advisory Services in their report on corporatisation of the port trust. The Government has also issued directives to build the funds for immunising the pension liability. The contributions for the years 2002-03 and 2003-04 are proposed at Rs. 15.20 crores and Rs. 25.20 crores respectively as suggested by the consultants and directed by the Government. Out of this amount, Rs. 20 Lacs is towards the insurance fund for each of the two years. These amounts are apportioned to various sub-activities on the basis of salaries & wages.
- (iv). The estimates of the present value of the liability to be paid on account of the retirement benefits has been done on an actuarial valuation by the consultants. The estimation of such liability on the basis of actuarial valuation has been made mandatory in 1995 by Accounting Standard 15 (AS 15) on accounting for retirement benefits in the financial statement of the employees issued by the Institute of Chartered Accountants of India. The actuarial

valuation as on 31 March 2001 fixed at Rs. 264.64 crores is arrived as per the details given below:

Retirement benefit	Accumulated Liabilities as per Actuarial Valuation as on 31.3. 2001 (Rs. crores)	Fund Balance (as on 31.3 2000) (Rs. crores)
Pension	184.51	4.83
Gratuity	34.62	
Leave Encashment	21.54	Nil
Medical Benefits	23.97	Nil
Total	264.64	4.83

- (v). As per the accounting procedure in vogue, all the employees' post retirement benefits which comprise of retirement gratuity, encashment of earned leave, commuted pension, pension payments, ex-gratia under voluntary retirement scheme, post retirement medical benefits etc. are debited under the F & M expenditure.
- (vi). The procedure of providing for gratuity against the annual salary on year to year basis is the Government directive.
- (vii). The competency of a port in respect of its fund management, cannot be questioned by a representationist.
- (viii). The MOHP figures furnished are as per the published Accounts, the BE and the directives issued by the TAMP from time to time. There is no underestimation of income in the MOHP segment.
- (ix). Income towards wharfage on ore loaded in stream/overside and special charges on transhipper for primary loading/uptopping of the vessels are included under the MOHP activity as per the TAMP directives. These charges are towards cargo handled in stream and as such cannot be included in determining the MOHP handling rate.
- (x). The traffic is based on the trend of actuals with anticipated changes as approved by the Board of Trustees/Ministry of Shipping. The MOHP (Installed in 1978 and commercially operative since October 1979) is fully depreciated and as such to upkeep the capacity intact, replacement of spares/equipment for loading and unloading system is required. As such the capital expenditure projected during the year 2001-02 to 2003-04 is in the order of Rs. 52.53 crores.
- (xi). The cargo brought in by barges on the port navigational area and the infrastructure for loading by the transhippers causes spillage which needs to be cleared for its upkeep. The expenditure incurred on the maintenance dredging is Rs. 12 crores per annum.
- (xii). The ELT income under the supplementary berth hire and anchorage as also the rebate are accounted under the sub-activity Berthing & Mooring. A performa account of the Income & Expenditure is prepared and separately submitted to the TAMP.
- (xiii). Every effort has been made to control the operating costs, which is evidenced by the fact that the operating expenditure which was Rs. 141.63 crores in the year 2001 has gone down to Rs. 133.26 crores (provisional) in the year 2001-02 and it is proposed to restrict to Rs. 134.53 crores in the year 2002-03. The increase proposed @ 10% for the year 2003-04 is as per the normal practice followed by the TAMP in the rate revision exercise.
- (xiv). Detailed working on the Capital employed for the relevant years has been sent to the TAMP. As regards the social assets, the TAMP has vide para 13(xiii) of the Order dated 2 June 2000, observed that since the port trusts were public bodies, the burden of providing certain facilities like schools, roads, etc. inevitably would fall on the port trusts. It may not be appropriate to penalise a port trust by not allowing any return on its investment in creation of such assets.

The MOHP is fully depreciated and working above its rated capacity. The insurance spares need to be maintained for its upkeep and efficient working.

- (xv). The concession of 25% allowed on the vessels of 1,60,000 DWT and above has been suitably incorporated in the basic rate itself.
- (xvi). As regards the impact of adjustments, no comments are offered as the figures given by the GMOEA are not based on the published figures of the port trust.
- (xvii). As regards the surcharge on the plot turnover, a detailed reply has been sent to the TAMP.
- (xviii). The contention that the MOPT figures cannot be believed is highly objectionable.
- (xix). The contention that the ROCE exceeds 29% and that revision if any shall be downward is without any substance and not based on material facts.
- (xx). In the service industry like port, the percentage of overheads is bound to be high since raw materials do not form part of the total cost of service as in a manufacturing industry. These charges have to be considered in absolute terms and not as a percentage of the total cost. The operating expenditure, which includes Administration general expenses has been appreciably controlled and reduced during the previous year and the trend is likely to continue in the current year also.

On the additional comments of the GMOEA

The MOPT has forwarded a copy of the legal opinion sought by it from Shri. S. V. Kamat on the issue of Transhipper Accord Levy. The relevant points made are summarised below:

- (i). Dealing with the plea of the Transhipper Owners that since the Scheme of 1965 does not continue, the Agreements between the Transhipper Owners and erstwhile Mormugao Dock Labour Board do not remain in force and consequently, no amount is payable by the Transhipper Owners to the Board from 1 April 1998, the Hon'ble District Court, in its judgment and Order dated 7 July 2001 at para 77-1 of the judgment has held that in view of the provision of section 4 of 1997 Act, the contentions of the transhipper owners deserve to be rejected.
- (ii). Aggrieved by the aforesaid judgement and Decree dated 7 July 2001, M/s. V. M. Salgaonker & Bro. Pvt. Ltd. filed first civil appeal no. 152 before the Hon'ble High Court at Panaji, for setting aside the said decree. Similarly, M/s. Chowgule & Co. Pvt. Ltd., filed first appeal no. 154/2001 for the same purpose.

Applications for the stay of the execution of the decrees, in so far as they relate to the recovery of the amount by the Board, were also filed in both the aforesaid appeals.

Separate Writ Petitions were also filed by the aforesaid two Transhipper Owners, challenging the imposition of the Transhipper levy from 1 April 1998 on the various grounds, including those urged in the GMOEA letter dated 3 May 2002.

- (iii). The said petitions though admitted; the Interim prayers for restraining the Board from imposing the Transhipper levy, were rejected.
- (iv). The stay applications in the aforesaid first civil appeal came up for hearing before the Hon'ble High Court on 20 March 2002 and the same were disposed of in terms of the following order-

"On the Applicants depositing in the Court 50% of the decretal amount within eight weeks from today and on furnishing Bank Guarantee to this court for the balance of the decretal amount calculated as on the date of deposit, also to be furnished within eight weeks, stay in terms of Prayer (a) of Misc. Civil Application, on the amount being deposited in the Court. Office to take steps to invest the same in a nationalised bank or the state bank."

- (v). The Board has also filed an appeal against the judgment and the decree dated 7 July 2001 passed in the civil suit no. 10/1985 insofar as it relates to refusal of various counter-claims of the Board.

- (vi). The Board has also filed cross-objections in the first civil appeal no. 152/2001. In the said appeal and cross-objections by the Board, the Board has, inter alia, prayed that the findings of the Ld. District Judge, at para no. 79 of the said judgement that "the suit agreements have also come to an end" be reserved.
- (vii). As on date, therefore, there is no order by any Court restraining the Board from imposing the Transhipper levy or revising the same. Mere pendency of the civil appeals and writ petitions before the High Court does not constitute a ban on imposition of or revision of the Transhipper levy, more so, when the interim prayers of the petitioners in the aforesaid petitions for restraining the Board from imposing the Transhipper levy, were rejected.
- (viii). The MOPT is therefore, fully justified in revising the Transhipper levy and other levies; and, the objections raised by the GMOEA vide its letter dated 3 May 2002 are untenable at law.

On the comments of the ESSAR

- (i). The operation at berth no. 7 with use of the Essar cranes is completely different from the operations of the transhippers. The transhipper tonnage as well as the quantity of cargo loaded by the transhippers is very high as compared to the quantity handled at Berth no. 7. Even as per the prescribed formula, 1500 tonnes per shift per crane is never achieved; and, therefore, separate rates are required for loading/unloading of cargo by using shore cranes at berth no. 7.
- (ii). The rates for loading/unloading on per tonne basis was arrived with the mutual consent on an agreement signed by the MOPT, the MDLB and the Essar. The formula established under the agreement is given below:
 - (a). The total wages of winch-cum-crane operators plus the levies applicable thereon for grab operations;
 - (b). Levies applicable in respect of one gang of workers for grab operations;
 - (c). The above is divided by 1500 tonnes per crane per shift.
- (iii). Though the rate as per above formula agreed and acted upon comes to Rs. 19.54 per tonne, in the revised proposal a compensatory levy has been worked out to Rs. 13.74 per tonnes in respect of the Essar crane operations. The concession has been given since in the case of other grab vessels, the notional levy for gang for grab operation is reduced and fixed at 230% and the same notional levy is to be made applicable by working out the cost as per the formula. Therefore, the request for levy of a rate of Rs. 4.50 per tonne is not acceptable.

On the comments of the MSAA

- (i). The argument that the effect of depreciation in rupee terms as compared to the dollar will work to the advantage of the port as far as the vessel-related charges are concerned cannot be accepted. The fluctuation in exchange parity cannot be constructed as an additional income to the port, since this forms part of the business income as a whole. Further, it will be doubtful if the trade can accept the reverse position i.e. the rupee appreciation against the dollar. As advised by the TAMP, income in respect of foreign-going vessels has been increased by 3% and 6% for the years 2002-03 and 2003-04 respectively.
- (ii). The opinion of the MSAA insofar as it states that cross-subsidisation shall not be resorted to appears to be misleading. If these were to be accepted in a scenario where many of the sub-activities of operations do not match with the cost incurred thereon, it will be detrimental to a sizeable section of the trade interest, and will gradually affect the prospects of continual increase in the general cargo traffic. The principle of cross-subsidisation has been followed long since and is also approved by the Tariff Authority.
- (iii). The cost statements duly bifurcating the cost of services of water supply to shipping and for other general purposes has been prepared taking into account all the factors. The overheads of maintaining water supply installations, infrastructure additions thereto, and, the cost of water per se from the State Government leaves no choice, but to enhance the cost of services as envisaged in the statement.

- (iv). The additions to the infrastructure at the port are made taking into account adequacy or otherwise of the cargo handling requirements. The new facilities now under process are not only intended to improve the existing iron ore handling rate (such as replacement of barge unloaders), but also to provide facilities for additional cargo generations (such as provision of three nos. mooring dolphins at East of Breakwaters).
- (v). As regards the condition of freight market, the figures furnished, though are not disputed, the trade has not been transparent enough to furnish their cost/earning details as they have been demanding of the port.
- (vi). The port does endorse the views of the MSAA to regard the Compensation Tonnage Tax (special charge) as a cargo-related charge.
- (vii). The port is in agreement with the views of the MSAA that the coastal rates may be delinked from the dollar related tariff, since the coastal traffic is carried only on Indian rupee terms.
- (viii). There appears to be no justification for any change in the proposed reduction of time for deballasting, as the deballasting is carried out simultaneously while loading is in progress. Also there is no need for allowing any separate deballasting time if the total time at berth is more than 18 hours. It is also seen that the deballasting timings (14-15 hours) are adversely affecting the productivity at the berth and consequently the Efficiency Linked Tariff Scheme. No such deballasting time is permitted in Australian and Brazilian ports, where the loading rates are twice the rates existing here.
- (ix). There appears no reason for any change in the proposed levies in respect of the pilotage on transhippers if the following experience of the port on this account is of any guide. For instance, for double banking operations of the transhippers (other than T.V. ORRISA), it takes approximately 3 hours for each operation and a minimum use of one tug and one pilot launch in addition to the services of a pilot. The total cost of these services works out to approximately twice the shifting charges now levied. The rates for hiring of tug for operations other than the shipping are subsidised rates. In the case of T.V. ORRISA for double banking operations, it takes more than three hours and two tugs are utilised, besides the use of pilot launch and pilot.
- (x). The hike in the berth hire rate correction in terms of US\$ is due to absorption of lumpsum charges for the class of vessels of size 50,000 DWT to 1,00,000 DWT in the rate itself. As such there is no need for any decrease in the rate proposed.

On the comments of the MSA:

- (i). The matter regarding discussion on proposed fixation of rates before sending it to the TAMP was raised in the Board of Trustees meeting and was replied by the statutory authority of Cargo Handling Labour Department (CHLD) that it is not required to be discussed in the advisory committee. However, on the request of the President, MSA, two meetings were held; one with the officer of the CHLD and the other with the officer of the finance department. The suggestion received from the MSA requires thorough study before replying to the TAMP.
- (ii). As per the TAMP order the railway charges, etc. and also the cargo handling worker charges approved by the Authority were also ordered to be co-terminus with the validity of the general revision of cargo-related charges approved in June 2000, so that a coordinated view will be possible in future at least of all the cargo-related tariff at the MOPT. In view of the above, the 19% increase is required to be reviewed.
- (iii). The projected income and expenses of the CHLD for the year 2002-03 is based on the Budget Estimates, which was discussed and approved by the Board of Trustees consisting of representative of the Stevedore Association also. The variations are residual administration, ex-gratia, other miscellaneous expenses and transfer to pension fund. In respect of the transfer to pension fund, the apportioned value of Rs.15 crores is proposed to be transferred from the General Reserve to the Pension fund.
- (iv). (a). As regards the suggestion of no recruitment of cargo handling workers, the assessment of requirement of the cargo handling workers on an average

employment basis is not the correct criteria for fixing the strength of the workers but by the total number of berths of general, cargo work at sheds, stuffing/de-stuffing work, loading/un-loading of trucks, collecting cargo and cleaning wagons, work at the R&D yards, besides miscellaneous works as per the manning scale for cleaning hatches, cleaning decks, breaking hard cargoes, hooking/un-hooking etc.

The suggestion for permitting employment of outside labour will create problems, therefore no private labour shall be allowed in the port to carry out the operation of Dock work, which is presently being carried out by the CHLD workers.

- (b). The manning scale of the CHLD submitted to the National Industrial Tribunal is a bare minimum compared to the other cargo handling department and the DLB's of other ports. The case is still going-on with the National Tribunal. The Board of Trustees have already finalised the strength of 400 cargo handling workers and 200 winch-cum-crane operators in their meeting held on 28 February 2001. If the sanctioned strength of the labour is not maintained, it will have effects on the pending cases of the transhipper levy in the High Court and other Courts.
- (c). The workers who have retired during the years 2001 and 2002 were CPF members and have opted for pension and post retirement benefits. There are 635 pensioners, 111 family pensioners and 33 ex-gratia beneficiaries in the CHLD. The liability is on the increase and no estimation and provision on the basis of actuarial valuation exist.
- (d). Manning scales of cargo handling workers is bare minimum and, the datum has also reviewed from time to time. It is not required to be put up always for discussion in the advisory committee as, the unions await for such a discussion only to demand higher incentives.
- (e). The proposed increase of 19% is based on the workings given in the cost statement for CHLD of the proposal.
- (f). Majority of the workers/employees are opting for pension in place of the CPF. Moreover, the requirement to built up an enhanced gratuity fund will also result in an increase in the present per tonne cost.
- (g). The minor ports surrounding the Mormugao port are not comparable on any aspect and also there is no infrastructure available at the minor ports, which is permanently maintained by this port. Those who are interested to carry out that business at the private ports are doing so without any hesitation and threat to this port.
- (v). The MOPT proposal for rationalisation of the levy of the erstwhile MDLB into per tonne commodity wise rates, approved by the TAMP vide Order dated 28 June 2001 was discussed in detail with the MSA and the proposal was agreed to by all concerned. The rates worked out by the MSA after reviewing the old slabs into viable units on the basis of wage scales for the new recruits (i.e. as on January 2002) cannot be justified as the MOPT has to bear the liability on account of old workers who were CPF members and have now become entitled for increased pension, post retirement benefits like medical facilities, etc.

10.1. A joint hearing in this case was held on 28 May 2002 at the MOPT premises. At the joint hearing, the following submissions were made:

Mormugao Port Trust (MOPT)

- (i). The proposal is detailed, supported by elaborate data. The Board of Trustees have discussed, asked for further information and after the second round of discussion it was approved. There was sufficient consultation.
- (ii). Our estimates are based on actual trends. They are not engineered to suit our purpose.
- (iii). (a). In the last 4 years, not even one employee has been added.

- (b). Pension fund is a statutory fund. How can we avoid it? We have taken care to be guided by actuarial advice.
- (c). We have taken legal advice. The 'transhipper' item is not at all hit by the case pending in the High Court.
- (d). We have taken specific measures for cost reduction. We will give details.
- (e). It will be unrealistic and unimaginative to exclude social costs. We are not irresponsible in this regard.
- (f). Wage revision / VRS / Pension were not taken into account at the last revision.
- (g). Necessary adjustments regarding exchange rate fluctuation have been made.
- (h). We are modernising the MOHP. There will be heavy investments and expenditure is therefore, bound to increase substantially.
- (i). For inflation, the GOI goes by the WPI; we have gone by the CPI, which works out to 6.5%.
- (j). As regards the highway expenditure of Rs. 3.41 crores, there is no need of a 'toll'. This expenditure has not been taken into account.
- (k). As for the capacity utilisation, the excess performance is attributable to elasticities available. The fixed capacity is 19.98 MT. The MOS is currently reviewing the capacity earlier fixed.

Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA)

- (i). Return on Capital is exaggerated.
- (ii). Estimates are widely variant.
- (iii).
 - (a). With the increasing costs of the MOPT, the Indian Iron ore export is becoming less and less competitive internationally.
 - (b). International standard is 1,00,000 MT loading per day; the MOPT does only around 50,000 M.T.
 - (c). The social costs are very high.
 - (d). As regards the inflation, the TAMP has given no 'directive' about 10% per annum. When the country follows the WPI, how can the MOPT go by the CPI? The CPI is not relevant.
 - (e). The capital expenditure must result in reduction of cost and increase of traffic. Otherwise, it must be deemed to be 'social expenditure'.
 - (f). The projections give undue benefits. Either absorb in future tariff revisions or ignore capital employed now; decide on existing actuals; and, review 4 years later.
 - (g). 12.5% government lending rate is high. Please go by market realities.
 - (h). The "3% + 3%" is an appropriation and not a "charge to" profits. The MOPT can have an earmarked funding arrangement. There cannot be another 'return' on investments from that 'fund'.
 - (i). Please see the Auditor's Report on Capital employed.
 - (j). Are 'transhipper vessels' eligible for the concessions u/s 50A and 50B? The TAMP must clarify.

- (k). The logic of changing the norm from 8 MT to 9.5 MT in respect of the plot turnover must be explained.
- (l). We feel, the tariff for iron ore needs to be reduced, not increased.
- (iv). There was no consultation with the trade. The port went straight to the Board of Trustees. The Board wanted time to be given to the trade to comment. That was done. But, all the comments/objections were ignored. The proposal has remained the same.

Mormugao Stevedores' Association (MSA)

- (i). When the TAMP last revised the tariff, it gave a 2 year cycle. The MOPT wants to revise within 9 months. Why?
- (ii). Please see Annex III to our letter dated 25 April 2002. Items 5(d) and 7 (relating to Residual Administration and certain items of FME respectively) are objectionable. It cannot be a legitimate claim.
- (iii). Let the CHLD not recruit any more labour and add to commitments.

Goa Chamber of Commerce and Industry (GCC)

- (i). In a cost based approach, costs must be clearly defined and, reasonable limits should be indicated.
- (ii). We have some doubts about some items in the 'net block'.
- (iii). We should give more attention to 'cost management'. Let there be some expert guidance.
- (iv). Since the last revision, there has been no particular change in the investment position.
- (v). The issue of reviewing the ROCE may be listed for the second workshop to be organised by the TAMP. Let us not wait till then, we can start action to change starting with this case.

Mormugao Ships Agents Association (MSAA)

- (i). We fully support the GMOEA.
- (ii). There is no justification for increasing the VRCs.
- (iii). Debballasting time at berth-9 shall not be reduced. The charge proposed is too harsh.
- (iv). A new slab of 'greater than 25,000 MT' has been added. There is no justification. It will only add to our burden.
- (v). The CTT, now called special rate must be collected from the cargo interests.

Shipping Corporation of India Limited (SCI)

- (i). We endorse the views of the MSAA.
- (ii). There is no justification for any increase.

Jindal Vijayanagar Steel Limited (JVSL)

- (i). We are the biggest user of the port in general cargo. Even so, there has been no consultation with us, may be because there is no mechanism for such consultation. The MOPT must introduce it.
- (ii). Traffic has increased. Operating income of the port has increased. This will reduce the cost of handling. This must be taken into account.

- (iii). Cost of power and Cost of spares are not relevant to berths 10 & 11. There are no port equipment. Allocation of costs to general cargo in berths 10 & 11 must be changed.
- (iv). (a). Our discharge rate is double that of the norm adopted by the port.
- (b). Our traffic volume has also substantially increased.
- (c). Give a 'volume discount' to us on both counts. (definitely on wharfage).

Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). The tariff increase will divert the traffic to nearby ports.
- (ii). If berth hire is going to be only GRT-based, why should the unit rate also go up.

The MMTC Limited:

- (i). Please determine the current capacity levels of barge unloading. For any new Investment, if it does not result in betterment of this capacity, it shall not qualify for a return.
- (ii). Do a similar exercise for all investments, especially in the MOHP.
- (iii). As regards the plot turnover, the same is not within the TAMP purview to go into this at all.

10.2. At the joint hearing, the following written submission were furnished:

Mormugao Port Trust (MOPT)

- (i). Consolidated volume of replies to queries raised by us.
- (ii). Copy of the Bombay High Court Order and the legal advice of their advocate on the matter of Transhipment accord levy being sub-judice.

Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA)

- (i). Copies of agreements between the various Transhipper owners and the erstwhile Mormugao Dock Labour Board (MDLB).
- (ii). Copy of judgment and decree dated 7 July 2001 of the District Court of South Goa about agreements entered between the Transhippers and the MDLB coming to an end.
- (iii). Copy of the judgment dated 12 October 1984 of the High Court of judicature at Bombay, Panaji Branch.
- (iv). Copy of the judgment of the Supreme Court in Sociedade de Formento Industrial Pvt. Ltd. & Ors - Vs. - MDLB and another reported in 1995.
- (v). Copy of extracts from the Affidavits filed.
- (vi). Hard copy of the slide presentation of its arguments at the joint hearing.

Mormugao Stevedores' Association (MSA)

- (i). Copy of their letter dated 25 April 2002 containing comments on the MOPT proposal.
- (ii). In the written submissions, in addition to reiterating the points made in the comments offered by them, they have submitted the proposal for rates of levy for the MDLB wherein the revised rates include the element of notional gang levy also.

11.1. (i). In accordance with the decision taken at the joint hearing, the MOPT was given ten days time to file written submission on the following points:

- (a). Adoption of only GRT basis (and not DWT basis) for all matters relating to the VRCs.
- (b). An updated list of (completed and commissioned) assets in the net block.
- (ii). The MOPT was further requested to forward an updated list of assets (as stated at (i) (b)) in the net block to the GMOEA as agreed.

11.2. The GMOEA was requested to forward their specific observations within a week's time from the date of receipt of the information from the MOPT.

12.1. The MOPT has responded to the issues raised by this Authority at the joint hearing. The important points / submissions made by the MOPT are given below:

- (i). The schedule of Berth hire and anchorage charges have been re-classified, by eliminating the dual criteria of GRT as well as DWT; and, all the vessels are now classified under the GRT slab only.
- (ii). The levies proposed as bunkering charges is dropped; and, charges for entry of oil/water tanker are proposed to be levied as 'entry fee' as proposed for entry of trucks.
- (iii). The 'special rate' on Iron ore shipped is merged with the wharfage on ore handled, which shall be borne by the cargo interests.
- (iv). Pilotage fee in respect of double banking of transhipper-west of break water is revised from '2 times the shifting charges applicable' earlier to '1½ time the shifting charges applicable'.
- (v). A statement showing net receipts and incremental expenditure incurred on improving the productivity (relating to ELT scheme) is submitted in supercession of the earlier ELT statement.
- (vi). A list of assets completed/commissioned alongwith the completion date/proposed completion date is furnished.
- (vii). The proposed capital expenditure is mainly in form of replacement, modernisation and improvement of the existing facilities, which may not bring in additional traffic or increase the capacity of the port. The MOHP is fully depreciated and replacement of unloading and shipping system is required. The incidence of capital expenditure will result in diminishing repair & maintenance as indicated.
- (viii). The traffic is projected on a realistic basis with due consideration of the overall economic scenario and hence is justified and may be adopted. The traffic projections were shared with the Trustees representing trade interest; and, for the year 2003-04, the same was finalised by the working group constituted by the MOS for finalisation of 10th plan projections.

While approving the BE, the Trustees have even expressed apprehensions and suggested to bring down the turnover at Berth no. – 9, which was projected at a higher level as indicated in the proceedings of the 19th special meeting of the Board of trustees held on 31 October 2001.

- (ix). Commissioning of Berth no. 5A and 6A on BOOT terms will result in diversion of coal traffic from berth no. 10 & 11 to 5A and 6A and hence reduce the operating income of the port sizably.
- (x). The maintenance of disparity of 30% between the foreign-going and coastal vessel rates, though resisted, the effect of the disparity is considered in the revised cost statements submitted.
- (xi). As per Finance Act 2002, the port trust is required to pay Income Tax @ 35% plus 5% surcharge on the net surplus, which roughly comes to Rs. 8.56 crores for the year 2002-03. It is requested to consider the same also while deciding on the percentage increase in tariff as it was not included in the cost statements earlier.

- (xii). As regards pension liability, the MOPT has reiterated the points made earlier and submitted extracts from the consultants report.
- (xiii). The income projections are revised by considering an increase of 3% and 6% in the US\$ denominated tariff for the years 2002-03 and 2003-04 respectively.
- (xiv). The operating ratio was as high as 87% in the year 2000-01, in 2001-02 this was brought down to 71%; and, by the year 2002-03, it is proposed to bring it further down to 70%.

The revised composite cost statement of iron ore handling activity is furnished as a replacement to the earlier statement.
- (xv). Berthwise capacity utilisation for the years 1999-2000, 2000-01 and 2001-02 has been submitted.

12.2. The MOPT has endorsed a copy of its letter dated 10 June 2002 written to the GMOEA forwarding a list of completed and commissioned assets for their perusal and comments.

13. Some of the port users have furnished their further additional comments on the proposal of the MOPT, which are summarised below:

Mormugao Stevedores' Association (MSA)

The MSA has furnished the additional points relating to pension liability of the CHLD workers for consideration. The points made by the MSA are summarised below:

- (i). There was no pension liability to be met from the funds of the MOPT to the CHLD as almost all the workers were under the contributory provided fund and on their retirement, they switched over to the pension fund. Hence, the Board contribution was transferred to the Pension fund which itself takes care of the commutation values of the pension liability and the monthly pension liability to the extent of 4 years from their retirement. On an average, a sum of Rs.3.75 lakhs to Rs. 4 lakhs per worker is available towards Board's contribution to provident fund for transfer to the pension fund, out of which on an average a sum of Rs. 1.75 lakhs will be payable towards liability for commutation value of pension and the balance can be set aside to meet pension liability for the remaining 4 years.
- (ii). As per the merger agreement, a separate cost centre must be provided to monitor the income and expenditure of the CHLD. In view of a better general traffic during the last 4 years and also in future years to come, the CHLD will definitely earn a surplus on an average of Rs. 5 to 6 crores per annum which will give the scope for further reduction of the CHLD charges instead of revising upward.

Jindal Vijaynagar Steel Limited (JVSL)

The JVSL has forwarded its comments on the issues that emerged during the joint hearing for consideration. The points made by the JVSL are summarised below:

- (i). For formulating the rate revision proposal, a projection of 20.4 million tonnes, 21.20 million tonnes and 22.15 million tonnes of total traffic has been considered by the port for the years 2001-02, 2002-03 and 2003-04 respectively. Since the port has actually achieved, a total traffic of 22.93 million tonnes in the year 2001-02 itself and even if a modest growth of 7% is considered the traffic during 2002-03 and 2003-04 is likely to be 24.54 million tonnes and 26.25 million tonnes respectively. Consequently the operating income and the net surplus figures will undergo significant variation, which can have impact on rate revision.
- (ii). As regards increase in the operating costs mainly on account of increase in the costs relating to electric power, spares and dredging, the following may be considered:
 - (a). Power
Bulk of electric power is utilised only at berth no.-9 complex. No equipment of the MOPT, either electric power driven or otherwise, is available at Berth nos.10 and 11 for general cargo loading or discharge. In such circumstances there does not

appear to have any justification for allocation of increased power costs to general cargo for determining wharfage rates.

(b). Spares

Since no MOPT equipment is used, same reasons as in case of power, are applicable to spares also.

(c). Dredging

Our inability to bring Panamax vessels and make full use of the dredged depth at Berth no.11 as explained in our representation and again reiterated in detail during joint hearing may be taken into consideration.

- (iii). We have increased our volume of cargo by 44% in 2001-02 over preceding year and are making all efforts for increasing the handling efficiency in the port, which is evident from our performance of high rates of discharge of vessels as compared to port norms. Similarly, our rate of cargo evacuation is also very high as our dispatch is 100% by rail so that The TAMP may consider giving incentive for efficiency and introduce rebate in wharfage both for higher volumes and higher discharge rates.

The MMTC Limited (MMTC)

The MMTC has furnished its comments on the proposal of plot turnover. The comments of the MMTC are summarised below:

- (i). We fully endorsed the views that the submissions of the MOPT for revision of tariffs are much on the higher side and not substantiated by records.
- (ii). The MOPT has proposed an increase in the plot turnover from 8 times to 9.5 times as an eligibility criteria to claim a rebate of Rs. 4.50/- PMT collected in advance and refundable after the benchmark of plot turnover of 8 times (presently) is attained.

The amount of Rs.4.50/- PMT collected by the MOPT is not revenue earnings exercise but only a deposit to induce and promote exporters to utilise the plot to its optimum capacity. In case of inability of an exporter to do so, he is penalised by non-refund of the amount so collected. This is an administrative matter and the modalities of operating this plot turnover benchmark is governed by the MOPT administrative decisions evolved in joint discussion with the users over a period of time. It does not fall within the purview of tariff regulation.

- (iii). One of the complexities in implementation of this mechanism is that on the basis of the present benchmark of 8 times, each exporter is allotted slots, which is 6.5 times of their plot area allocation. If any consideration is to be given to increase the benchmark from 8 times to 9 times, then the slot allotment has also to increase from 6.5 times to 8 times accordingly.
- (iv). The performance of the barge unloaders is one of the important considerations. In the event of the port unable to enhance its barge unloading performance from the present (for eg. past average for two years calculated per fair weather day basis), then the increase in the plot turnover benchmark to 9.5 times is not substantiated.
- (v). In case so directed by the TAMP, the present rebate system may be converted in form of ECT after thorough study and discussion between the MOPT and the users.
- (vi). The present system has performed well and the exporters have always kept their promise of enhancing the plot turnover and revenue attaining berth occupancy of over 70%.

14. The GMOEA has responded with their observations on the list of completed and commissioned assets forwarded by the MOPT to them. The GMOEA has made the following points:

- (i). The list of assets was called for to clear the doubts raised in their written submissions as well as in the joint hearing with reference to the Capital employed, which was projected to rise inexplicably from Rs. 19341 lakhs in the year 2000-01 to Rs. 36716 lakhs in the year 2003-04.

- (ii). From the given data, the following observations have been made:
- (a). Detail of assets as on 31 March 2002 have not been provided.
 - (b). The assets have not been classified so as to enable us to appreciate the business segments (i.e. MOHP, POL, P&D etc.) in which they are deployed. The segregation is necessary as proposed revisions differ for various business segments.
 - (c). The depreciation/written down values of additions at the end of each year is unavailable. This is necessary, as written down values are used for computation of the Capital Employed.
 - (d). A number of assets are proposed to be replaced and some modified – 2001-02 – Rs.47.97 lakhs; 2002-03 – Rs.2307.75 lakhs and 2003-04 Rs. 2500 lakhs. The corresponding adjustments in respect of the decommissioned assets appear to have been missed.
- (iii). In view of the reasons stated above it is not possible to relate the figures provided now, with the growth in the capital as projected in the figures provided along with the tariff revision proposal.
- (iv). An attempt was made to reconcile the figures on overall basis, but there remains a gap, unexplained.

	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04
Capital Employed per proposal	19314.18	21012.00	25785.95	35716.00
Growth		1670.82	4773.95	9930.05
Additions to fixed assets per figures furnished		1072.86	8419.32	8500.00
Unexplained gap		597.96	(3645.37)	1430.05

- (v). Besides all these investments lead to no further volumetric growth in cargo and do not seem to have the potency to reduce costs either. On the contrary, operating costs and overheads costs are mounting at an annual rate of 10%. This indicates that these investments are unproductive and only has the effect of increasing the depreciation and the capital costs.
- (vi). A prima-facie look at the figures furnished reveals that a sum in excess of Rs.3440 lakhs is proposed to be spent on housing, beautification, schools, hospitals and other social objectives. For 2001-02 alone, where assets have already been acquired, assets that can be considered "social" in nature appear to add up to 20% of the total additions in that year. It is presumptuous for any port to seek return of 19.5% from its users on the social assets and that too of this magnitude. As has been rightly pointed out by the TAMP at the joint hearing, return on road could be earned by fixation of a toll on users of the road and not from say, Iron ore exporters who ship their cargo using inland waterways. The same logic will apply to MOPT's hospital (where patients can be asked to pay for the use of medical facilities) and school (where fees can be collected from pupils).
- (vii). The figures of proposed capital expenditure for the year 2003-04 reflect ad-hocism in estimation of capital costs of assets sought to be added/replaced.
- (viii). Some of the additions are in the nature of replacement. Users through tariffs, have already contributed to a reserve for "Replacement, Rehabilitation and Modernisation of Capital Assets". No credit has been allowed to them for the contributions already made by them (3% of capital employed). It would only be fair to the port users if the amount lying in this reserve were to be reduced from the Net Block of fixed assets in deriving the amount of Capital Employed.

(ix). It is requested to -

- (a) have all the figures subjected to due diligence reviews of independent audit firms and have such reviewed figures along with the reviewer's report circulated amongst users for their comments so that users can draw comfort as to the reliability of the figures in the current tariff revision exercise;
- (b) disallow return on -
 - Investments whose effectiveness is not factored in the projections through economic levels of cargo growth or cost reduction, as such investments are inherently unviable and do not deserve such high returns;
 - projected expenditure on operating capital assets until the same are deployed and their capacity are utilised fully and,
 - social assets as these are only tenuously related to productivity; and,
- (c) reduce the balance in Reserve for "Replacement, Rehabilitation and Modernisation of Capital Assets" from the Net Block in deriving the amount of Capital Employed on which return is to be allowed, as this balance represents the amount already funded by the port users for acquisition of capital assets.

15. The MOPT has responded to the comments made by the MSA. The points made by it are summarised below:

- (i). The MSA have been furnished with all the relevant information requested by them from time to time and the port is ready to furnish any further information if required. As such it is not correct to say that only inadequate and incomplete information was made available to them.
- (ii). It is a fact that TAMP's order dated 28.6.2001 was mere rationalisation of levies into per tonne commodity-wise rates, which came into effect from July 200. The TAMP has in its order dated 28.6.2001 on rationalisation of levies of the erstwhile MDLB into per tonne commodity-wise rate has prescribed the validity of the approved cargo handling workers' charges to be co-terminus with the validity of the revised cargo-related charges, so that a co-ordinated view will be possible in future at least of all the cargo-related tariffs at the MOPT. Hence, the revision is undertaken together with general revision of Scale of Rates of the MOPT.
- (iii). The employees of the erstwhile MDLB of old category whose wage rates are considered in the rate revision exercise, though have retired in the recent past, have opted for pension and post-retirement benefit liabilities and, the MOPT has to take care of this increased liability.

Further, MOPT is obliged to maintain the strength of workers based on a bare minimum as required under the manning scale prescribed for the Port. The MSA expects the Port to supply sufficient labour as requisitioned by them which, in the absence of maintaining the minimum sanctioned strength of the workers prescribed by the Board based on the manning scale, shall not be possible.

- (iv). It is true that there is a steady and steep increase in the volume of general cargo traffic handling by the CHLD workers vis-a-vis an increase in the wages of the workers as reflected in the Revenue Account. The revision sought is after duly considering the net of all income and expenditure.
- (v). The projected expenditure for the year 2002-03 for residual administrative expenses is towards the share of Management and General Administration expenses apportioned to the Cargo Handling Labour activity, as per the established practice. For computing the cost of any service, not only the direct expenses but also the general administration overheads are taken into consideration. The cost of administrative staff indicated in the para pertains to the cost of administrative staff attached to the CHLD and the residual administrative expenses comprise of the apportioned MGA of the Port.

- (vi). A provision of Rs. 380.00 lakhs and Rs.120.00 lakhs towards Pension and Gratuity payment is based on the actual liability anticipated during the year. As on date, 746 ex-employees are on pensioners' list, 33 ex-gratia beneficiaries and 59 employees are due for retirement during the year and entitled for gratuity during the year 2002-03.
- (vii). The MSA's argument that to minimise the expenditure no recruitment shall be made in the category of the workers, cannot be agreed to. It is necessary to maintain the labour strength prescribed under the manning scales of the Port for its operations. For two General Cargo Berths and work in the mid-stream, due assessment is made of the required labour and sanctioned strength is to be maintained, failing which the Port will not be in a position to deploy labour and lose its income heavily. The stevedores will try to engage private labour and deny due revenue to the Port.

The Port does not agree for giving short-bookings or allowing stevedores to use private workers, which will adversely affect the various writ petitions pending before the Mumbai High Court, (Goa Bench), filed by the Workers' Union and the Transhipper Owners.
- (viii). The present rate revision exercise is based on the guidelines & formats as prescribed by the TAMP. We do not agree to accept any new slabs for every 100 tonne output. The present slab for every 250 tonne seems to be working well. While all efforts have been made to keep the expenditure at the minimum level possible, the subject rate exercise conducted as per the guidelines prescribed by the TAMP, has resulted in a demand for 19% increase, and hence proposed.
- (ix). The P.F. contribution transferred to the Pension Fund upon switching over by the CPF members/workers of the CHLD to pension scheme is on an average Rs.2.55 lakhs per worker of which, the commutation of pension is on an average Rs.1.85 lakhs per worker. Hence, the balance forms a meagre contribution towards the pension liability. As a matter of fact, the average pension payable after commutation is around Rs.3800/- per month, which is subject to increase with the periodic increase in dearness relief. As such, the balance left over is not substantial contribution towards the pension liability of the retired workers.

With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the overall position emerges:-

While deciding the last revision of the cargo-related charges at the MOPT in June 2000, the port was advised to formulate a comprehensive proposal for review/revision of its Scale of Rates. Since the port did not follow the advice rendered and submitted piecemeal revision proposals relating to the vessel-related charges, the railway charges, etc. at different points of time thereafter, this Authority prescribed the validity of the revised charges in such cases to be co-terminus with the validity of the cargo-related charges so that a coordinated view of all the tariffs at the MOPT would be available for a review. Accordingly, the vessel-related and cargo-related charges are now due for a general review/revision. In this backdrop, the port has formulated this comprehensive proposal.

Some of the users have termed this revision, within one year of the revision of the vessel-related charges in August 2001, as pre-mature. Firstly, it has already been decided to have a review of all the tariffs after June 2002 and accordingly validity of different tariffs have been prescribed in the respective Orders. Secondly, a general review/revision of a port's Scale of Rates need not be taken to mean as an exercise necessarily for an upward adjustment of the tariffs. It provides an opportunity for a port trust as well as its users to assess the overall financial and cost position and readjust the tariff position including removal of irrelevancies in the tariff structure.

- (ii). This Authority strongly believes in regulating the port tariffs in such a way as the market forces would have in a competitive environment. Towards this end, each of the tariff proposals is subjected to an elaborate consultative process, where the users can express their views on any of the relevant issues. Nevertheless, expression of such views need not necessarily be conveyed in vehement language. Even the most bitter fact can be conveyed mildly without hurting anyone's feelings. In order to maintain the dignity of the consultation process, it will be elegant for the users to maintain some restraint in their choice of language, particularly so while passing comments on a Public Body like a Port Trust. We

are constrained to make this observation in view of the language bordering around hostility used in some places in their comments by some of the port users.

- (iii). The port railway charges were last revised in June 2001 by this Authority. Regulation of port railway charges was taken up by this Authority based on an advice rendered by the (then) Ministry of Surface Transport even though this Authority felt that it was not competent to do so. The Ministry of Shipping (MOS) has now revised its earlier stand and advised that the competent authority to decide the port railway charges is the Ministry of Railways/Railway Board. The MOPT has reportedly forwarded a proposal for an increase in its railway charges to the Railway Board. Without going into the details of the 'port railway' proposal, only the additional revenue generation estimated by the MOPT is taken into account while determining the financial position of the port as a whole in this analysis.
- (iv). Users have complained about lack of consultation prior to formulating the proposals. They have also pointed out that the comments made by the Board of Trustees have not been considered. The MPT Act, as amended in 1997 does not require tariff proposals to be approved by the Board of Trustees of a Major Port Trust. This Authority has, however, been encouraging proposals to be sent through the Board of Trustees either with their approval or at least with their comments. Even though this Authority provides an opportunity of hearing to all concerned, it will be useful for the port trusts to consult their users at the proposal-formulation stage itself so that the market response can also be built into the proposed tariffs. In any case, it may not be practically possible for this Authority to hold consultations on every detail. It also avoids any time delay at the approval stage, if many of the issues/objections resolved later can be sorted out at the initial stage itself.
- (v). The traffic estimates considered by the MOPT for this exercise are 20.40 MT for 2001-02, 21.20 MT for 2002-03 and 22.15 MT for 2003-04. On being pointed out, the MOPT has subsequently revised the traffic figures for 2001-02 to 22.93 MT. In the absence of any other reliable data, the projections furnished by the port have been considered without any modifications. Nevertheless, it is difficult to accept that the traffic (estimates) for the years 2002-03 and 2003-04 will actually be less than even the actuals of 2001-02. The indications available show that the MOS has fixed the traffic target of 22.93 MT for the year 2002-03 and the traffic handled at the MOPT during April-July 2002 shows a growth of about 8% over the traffic handled during the corresponding period in 2001 (source: Indian Ports Association).

The MOPT has argued that its income will reduce considerably on commissioning of the berths 5A and 6A on BOOT terms by March 2003 because of shift of coal traffic to the new berths. The port has, however, not clarified the terms of the BOOT concession, which may provide for an income to the port in the form of royalty; and, also the steps envisaged to reduce the expenditure and use the idle capacity arising out of the possible shift of coal traffic to the proposed private terminal.

- (vi). The port had not considered in the income projections, the additional income from the dollar denominated vessel-related tariff items arising out of exchange rate variations for 2002-03 & 2003-04. The port later furnished the information on the basis of 3% & 6% variation which were the escalating factors considered by this Authority while deciding the last VRC revision at the MOPT. On the basis of the latest trend of the variations in the exchange rates, this has been moderated to 2% & 4% respectively and incorporated accordingly in the cost statements.
- (vii). As per the policy of the Government, a disparity of 30% is to be maintained between the tariffs for foreign-going and coastal vessels. This necessitates an adjustment of the coastal vessel rates even if there is no revision of the rates for the foreign-going vessels. This Authority has been making such adjustments at the time of general review/revision of the tariffs at other ports and considering the estimated additional income on account of such adjustment of tariffs. The port has estimated the additional income on this account only for 2003-04 on the same basis as for foreign-going vessels, and not on the basis of actual restoration of the disparity ratio to the required level with reference to the present exchange rate. The estimate appears to be on the lower side; but, has not been amended by us.

The MOPT has expressed its reservation to the approach of restoring the disparity of 30% between the rates of foreign-going and coastal vessels at the time of each review/revision of

tariffs on the ground that the coastal traffic may not be in a position to absorb the resultant hike in tariffs. It is to be recognised that the level of concession to be allowed to the coastal vessels has already been settled by a Government policy, which has been adopted by this Authority in prescribing such rates at the major ports. This as an issue is commonly applicable to all the major ports; and, any deviation from the approach adopted so far only in the case of one of the major ports may give rise to (avoidable) complications at the other ports. It is also relevant here to recall an objection raised on behalf of some of the foreign-going vessels in a proceeding relating to some of the other major ports about requiring them to cross-subsidise the coastal vessels. In the face of such an objection, the question of allowing any concession beyond the accepted level to the coastal vessels does not arise. It is, therefore, reasonable to continue with the approach adopted in this regard so far and fix the rates (in Rupee terms) for coastal vessels at 70% of the (revised) rates for foreign-going vessels. If the MOPT desires to offer further concessions over and above the notified rates to the coastal vessels on commercial considerations, it can come up with a suitable proposal for allowing discount in the coastal-vessel-rates. Needless to mention that the revenue loss on account of such discounts is to be borne by the port out of the return on capital employed allowed to it through tariffs.

- (viii). The port has projected the costs for 2003-04 at 10% higher than the figures for 2002-03. This appears on the higher side as compared to the prevailing rate of inflation, which is around 2%. Users have also termed this escalation in costs as very high. The port has cited 10% escalation in costs as allowed on the last occasion as the basis. It has also added that as per the CPI number, industrial dearness allowance of the port employees, which was 28.4% for the quarter April-June 2001 has gone up to 34.9% for the quarter April-June 2002, i.e. an increase of 6.5%. Also, the index percentage has gone up by 34.9% from 1 January 1997 to 30 June 2002, i.e. an increase of 7% per annum over a period of 5 years. The CPI is relevant only for industrial dearness allowance payable to the port employees and that too on their basic pay element (and, not on the whole of the employee cost). This Authority had allowed escalation in the costs at 10% when the inflation rate was around 6-8% considering all the factors including certain costs like fuel, power and water, which do not necessarily increase in line with the WPI. As has been correctly brought out by the GMOEA, the escalation factor adopted by this Authority so far has to be seen in the context of prevailing inflation rate; it cannot be a static figure forever. Now that the inflation rate has been around 2% for quite a considerable time, it is suffice to allow annual escalation in costs at 6%.
-). From the details of the activity-wise allocation furnished by the port, it is observed that the Net Block and the depreciation of Berths Nos. 10 & 11 have been transferred from the Port & Dock Activity to the Cargo Handling activity on this occasion. The port has stated that as the horizontal surface of berths is meant for use of cargo services, the capital cost of these berths has been transferred to the cargo activity; the capital cost of berths No.8 & 9 are also related to cargo services viz., POL & MOHP. While it is true that the horizontal surface is used for cargo services, the vertical wall of a berth is used for berthing the vessels and hence the capital cost (and the depreciation, repairs & maintenance) thereof must reasonably remain under the vessel-related activity- Berthing & Mooring. The berth hire income has, however, been shown correctly under this activity.
- i). The Management and General Administration overheads show a hike of 54% during the period from 1999-2000 to 2003-04 while other operating costs including depreciation show an increase of 35%. At the time of revision of the vessel-related charges in August 2001, the port was advised to have a re-look at such proposed expenditure and take mid-term corrective measures of cost control and cost reduction. In reply to a query in this regard the port has stated that the expenditure involved on non-operative departments and on power and water meant for general amenities are fixed in nature and not controllable; and, that it has made efforts to control the discretionary costs during 2001-02. It is observed from the details furnished that the Engineering & Workshop overheads and residual administration overheads show substantial increase of 40% and 43%, respectively for the period from 1999-2000 to 2002-03. The port's reply, therefore, does not meet the point fully. It may not be necessary for the Regulator to underline the importance of cost reduction. The Port Trust in its own interest is expected to initiate such measures and show palpable results. If such results are not forthcoming, the high overhead costs have to be moderated to a reasonable extent in a tariff revision exercise.

- (xi). One of the major cost elements is the proposed transfer of Rs.15 crores in 2002-03 and Rs.25 crores in 2003-04 to a Pension Fund. The port has sought to explain that this transfer will be in addition to the actual expenditure on retirement benefits. The port has stated that the Government has directed all the ports to create Pension Funds to take care of payment of terminal benefits and monthly pensions so that the burden of the pension payments does not fall directly on the current revenue. The port has also indicated that a Consultant appointed by them has assessed the accumulated liability as on 31 March 2001 at Rs.264.64 crores. This liability includes liability on account of the existing employees as well as the pensioners including family pensioners as on that day.

The GMOEA has objected to the proposed transfer of funds to the Pension Fund since the MOPT has not given details of actuarial valuation of the liability, the liability relating to earlier accounting period and, the funded amount of the shortfalls sought to be met. It has also pointed that recovery towards this liability through the tariff must be restricted to current costs only and has suggested that the port shall meet the contingency arising in respect of the unaccounted liabilities out of its accumulated reserves.

While this Authority definitely likes to endorse the approach of creating a separate Pension Fund, as it has maintained so far in relation to other major port trusts that a one time arrear liability cannot be perpetuated in the tariff by admitting it as a cost element. In the case of the MOPT, the actual pension payments for the years 2002-03 and 2003-04 are included in the FME. The additional amount sought to be transferred to the Pension Fund is on account of current liability towards the existing employees and arrears relating to the previous years. As has correctly been pointed out by the GMOEA, if contribution to build up the funds to the extent proposed are considered in addition to the actual payment of these accounts, it will amount to a double burden on tariff. The port must clearly assess the exact liability and also indicate the extent to which it can bear such liability out of the accumulated general reserves already available with it. If the Provident Fund includes MOPT's contributions under the Contributory Provident Fund scheme, the accumulated balances, if any, with interest thereon can be transferred to the Pension Fund if the employees are now eligible for pensionary benefits. Interest on investments of funds, which is generally not considered for the tariff exercise, can also be another source of transfer to the Pension Fund. This issue needs to be examined in detail by the MOPT. In the meanwhile, it is reasonable to consider current year's pensionary liability of all the employees, in addition to the actual payment of the terminal benefits and the monthly pensions for the purpose of tariff determination, till the Pension Fund is adequately built up. This liability towards the serving employees for the current year can be considered roughly at 7% of the salaries and wage cost of the respective cadres.

If the MOPT finds that the accumulated liability on account of the terminal benefits cannot be adequately met out of its accumulated reserves and other sources of funds as indicated above, it can come up with a suitable proposal for recovery of a special charge from the users to meet the liability. The idea is not to include the corresponding cost in the base rate itself but to have a specific levy for a pre-determined period of time. It is noteworthy that this Authority has already ordered such arrangements at the KOPT (to meet the liabilities on account of arrears of salary, wages and pensions), the TPT (to meet the expenditure in connection with capital dredging) and the MBPT (to meet the liabilities of arrears of salaries and wages on account of the staff deputed to different Stevedores).

- (xii). The port proposes to add substantially to the net block during 2002-03 and 2003-04. As has been pointed out by the GMOEA, this capital investment does not seem to result in corresponding additions to the capacity of the port and hence reduction in the overall operating cost or improvement in performance. The port has, however, stated that the proposed capital expenditure is mainly in the form of replacement and modernisation. The expenditure on repairs and maintenance of the MOHP is claimed to reduce from Rs.17.45 crores in 2000-01 to Rs.11.68 crores in 2003-04. Despite this claim, if depreciation on the additional assets and return on the estimated net block are considered, there will be a net increase in the cost.

The net block forming part of the capital employed is projected to increase to the extent of Rs.84 crores in 2002-03 and Rs.85 crores in 2003-04, as against the net addition of Rs.26 crores and Rs.11 crores in the year 2000-01 and 2001-02 respectively. Even if it is conceded that the past trend of capital expenditure need not necessarily indicate a linear

extension of it to the future, it will definitely be a pointer to the project-executing-capacity of an organisation unless there is any ongoing major project involving a huge outlay. The list of assets likely to be completed and commissioned in 2002-03 by the port indicates that a number of assets are expected to be completed in the last quarter of 2002-03. The list for 2003-04 contains six major items, including the project of construction of a 4-lane road, and does not indicate any probable date of completion. In this backdrop, it is reasonable to limit the estimate of additions to the net block to a figure of Rs.40 crores for each of the years under consideration.

- (xiii). The Working Capital considered as part of capital employed is shown to go up from Rs.19 crores in 1999-2000 to Rs.48 crores by 2003-04. These estimates appear to be very much on the higher side particularly in view of the fact that, as brought out by the users, most of the charges are payable to the Port in advance. The high working capital is primarily on account of a very high balance of stock in hand even though it is shown to reduce from Rs.30.22 crores as on 31 March 2000 to Rs.22 crores as on 31 March 2002. The figure still appears high as compared to the average annual consumption of stores of Rs.11 crores. Even though holding of inventory of one year's consumption seems high, such a limit was accepted in the case of the MOPT on the last occasion of revision of the vessel-related charges considering the ageing MOHP and the need to maintain 'insurance spares' therefor. The inventory in excess of the average annual consumption is excluded from the computation of the working capital, as was done on the previous occasion.

Another item contributing to the high working capital is Sundry debtors. The balance of Rs.14.85 crores as on 31 March 2000 (which includes a sum of Rs.4.83 crores under litigation for a long time and is expected to be realised during 2002-03) is shown to increase to Rs.20.87 crores in 2001-02 and Rs.24.50 crores in 2003-04. As most of the vessel-related charges and the cargo-related charge are recovered in advance/at the time of delivery/loading, it is reasonable to restrict the Sundry debtors to two months estate rentals. If Sundry debtors accumulate due to disputes of claims made by the port, the port must take necessary speedy steps to resolve such disputes and action to recover its dues. For whatever reasons, if the port is unable to realise this income, it is not reasonable or justifiable to burden the tariffs in lieu thereof.

The working capital computed subject to the modifications mentioned above works out to a negative figure, as was the case even on the last occasion. For the purpose of this analysis, the working capital is, however, considered as Nil.

- (xiv). The MOPT has claimed a Return on Capital Employed (ROCE) at 19.5%. In the case of major port trusts, the ROCE allowed consists of interest on capital (equivalent to the lending rate at which the Government loans are available to the port trusts) and 3% contribution to each of the two mandatory reserves to be maintained. Since the rate at which the Government lends to the major ports is currently 12.5%, the maximum admissible ROCE adds up to 18.5% only.

Users have been objecting to the higher rate of return on capital employed allowed to the Major Port Trusts in view of the present low interest rate regime where loans at much lower rates are available from the commercial banks and the financial institutions. Private Terminal Operators have also been representing against the differential treatment given to them vis-à-vis the Major Port Trusts in this regard. A review of this model has already been initiated and this Authority has decided to commission a Study in this regard by a reputed financial advisory organisation. When this point came up for discussion at the joint hearing, the GMOEA has requested that this case may be deferred till such a review is concluded, which does not appear reasonable. If the review results in modifications of the existing approach adopted, corresponding changes can be effected in the model prospectively; but, such a basic change will have to be introduced commonly at all the major ports. Till such time, the existing method of allowing return on capital employed will have to continue; and, a deviation only in respect of the MOPT cannot be made. Further, a tariff revision proposal cannot be deferred indefinitely waiting for the introduction of a revised model.

The GMOEA has been repeatedly raising the issue of allowing 'return' on social/unproductive assets. The credit for bringing this issue sharply into focus undoubtedly goes to the GMOEA. This issue is also proposed to be studied by the Consultant as a part of the review of the existing method of allowing the ROCE.

- (xv). The port has pointed out that this year's Financial Act has introduced a clarification to require the Major Port Trusts also to pay income tax at the rate of 35% plus surcharge at 5%. The MOPT has, therefore, requested that effect of taxation may be considered while deciding the tariff revision as it was not included in the cost statement furnished by it earlier.

It has already been settled by this Authority in other cases relating to the Private Terminals that the effect of taxation will not be included in tariff computation and, only a pre-tax return will be allowed. In view of the ROCE approach adopted in the case of the Major Ports of not distinguishing between return on own and borrowed funds, there is already a cushion available to the Ports. Without being accused of being discriminatory, this Authority cannot allow a pre-tax return in the case of Private Terminal and a post-tax return in the case of Port Trust. In view of the cushion already available and the ROCE of 18.5% being allowed, which can be seen as liberal in the current interest rate situation there does not appear any case for enhancing the level of return with reference to the newly imposed tax liability on Major Ports.

Earlier, the Major Port Trusts were retaining the entire surpluses generated in their reserves without the need to share them with the Government. Taxation may be the route now taken by the Owner (i.e. the Government) to claim a share of the surplus generated by the managing agency (i.e. Port Trust). The incidence of this burden cannot, therefore, justifiably be shifted to port-users.

- (xvi). Users have repeatedly questioned the quality of the estimates furnished by the MOPT on every occasion. A comparison of the cost statements furnished by the MOPT at the time of the last revision of the vessel-related charges and now, indicates variations between them particularly for the year 2002-03 with reference to the estimates of traffic and capital employed. Except for stating that the earlier estimates were based on projections and the one furnished now are based on the budget estimates, the port has not offered any other plausible clarification for the variations. Since the tariff increase in the VRC effected last time was moderated for the year 2002-03 in view of the reduction in the tariff validity cycle ordered, there is no need to review the VRC increase already effected. Nevertheless, the waywardness of the projections furnished by the MOPT for tariff revision exercises will have to borne in mind, while deciding the revisions proposed now in tariffs.
- (xvii). In the light of the analysis given above, the cost statements for the port as a whole and for different main activities have been modified. The modified cost statements are attached as **Annex-I (a-f)**. The summarised position of the results disclosed by these statements is as follows:-

Activity	Surplus(+) / Deficit(-) 2002-03 Rs. Lakhs	Surplus(+) / Deficit(-) 2003-04 Rs. Lakhs	Surplus(+) / Deficit (-) as percentage 2002-03	Surplus(+) / Deficit(-)as percentage 2003-04
Port as a whole	(-) 1236.37	(-) 1911.98	(-) 6.73 %	(-) 9.77 %
Cargo Handling	(-) 35.50	(-) 630.49	(-) 0.38 %	(-) 6.35 %
Vessel- related	(-) 1284.65	(-) 1569.84	(-) 25.65 %	(-) 30.36 %
Railway	(-) 191.24	(+) 145.36	(-) 18.82 %	(+) 9.48 %
Estates	(+) 162.69	(+) 126.82	(+) 14.87 %	(+) 11.59 %
C.H.L.D.	(+) 112.32	(+) 16.17	(+) 6.28 %	(+) 0.88 %

Among the main activities, there is a large revenue deficit in the vessel-related activities and only a marginal revenue deficit in the cargo-related activities. The deficit in the cargo-related activities is also on account of transfer of the net block relating to berth Nos. 10 and 11 and depreciation thereon from the vessel-related activities to the cargo-related activities on this occasion. If this position is set right, the cargo-related activities will result in a surplus which will be available to partly cross-subsidise the deficit in the vessel-related activities.

The port as a whole shows a marginal deficit. The issue for consideration is whether a suitable tariff increase in different activities showing deficit is to be allowed in view of this overall deficit position. In this context, it must be borne in mind that the overall deficit

position must be qualified in the backdrop of the observations made earlier in this analysis about the traffic forecast, quality of estimates and overhead expenses.

The traffic estimates for the years 2002-03 and 2003-04 furnished by the MOPT do not appear reasonable; particularly, the traffic projected for the year 2002-03 is lower by more than 8% of the actual traffic for 2001-02 and by about 10% with respect to the projection of 233.35 lakh tonnes made for the same year at the time of the last revision of the vessel-related charges. This reduction in traffic estimates is contradicted by the actual position obtained so far for the year 2002-03 when the port is reportedly showing a growth of 8.82% in the traffic. If additional income on account of a correct estimation of traffic is considered along with the allowances for the waywardness in the estimates and the special efforts emphasised on reduction of management and general administration overheads, the deficit position for the port as a whole will get wiped out. That being so, the marginal deficit in the port as a whole can be left uncovered, without any corresponding increase in tariffs to bridge the revenue gap.

For the reasons given above and considering the approach adopted by this Authority so far of recognising the cross-subsidisation at the existing level between different activities, there is no case for revising the tariffs for individual activities as proposed by the MOPT. Nevertheless, some of the individual tariff items are considered for revision/rationalisation as explained in the succeeding part of this analysis.

- (xviii). The existing storage charges for sheds, warehouses and wharves appear to be very much on the lower side since the service warehousing is heavily deficit to the extent of about 340%. Apprehending a shift of general cargo traffic if a cost-based rate is proposed, the port has opted to limit the tariff increase only to 25%. Even though the overall position of the port may not require any revision of tariff, it is to be recognised that tariffs levied must be rapidly brought nearer to the cost of providing the service/facility in order at least to reduce the burden of cross-subsidisation by some other activities. Towards this end, it is reasonable to approve the proposed increase in tariffs in the activity of warehousing. The MOPT is advised to further review the tariffs leviable under this activity by considering the prevailing rates at other warehouses in the vicinity of the port.
- (xix). Like Warehousing, the activity of supply of water to shipping is also in a heavy deficit in the region of 390%. The port has considered the advice rendered by this Authority in its order relating to the last revision of the vessel-related charges about bifurcating the cost of water supply between the shipping and the internal consumption. It is found reasonable to allow an upward increase of 50%, as proposed by the MOPT, in the tariffs relating to supply of water to vessels as well as to approve the cancellation and detention charges, as proposed by the Port.
- (xx). Under the existing Scale of Rates, no port dues are payable on iron ore barges operating at the port. In the last order dated 9 August 2001, the port was advised to suggest a suitable rate of port dues on iron ore barges. The port has now stated that special rate (previously called Compensation Tonnage Tax) was introduced with the objective of charging the barge owners bringing iron ore for shipment. The arrangement of collecting this charge from the vessel owners is for the sake of convenience of assessment and collection.

In reply to another query on the justification for continuing this as a separate tariff item and suggestion to merge it in the berth hire charges, the port has stated that this charge was earlier collected from the cargo interests for use of the port facilities by the iron ore barges. During the last revision of the vessel-related charges the burden got shifted to the vessel owners/agents. Users have represented against this burden being shifted to them. The port has now, therefore, proposed to merge it with the wharfage payable on iron ore. Recognising that barges are the conveyance used by the exporters to bring ore from mines to the Port, this proposal is approved.

- (xxi). The Scale of Rates provides differential wharfage (handling charge) rates for different seasons on iron ore pellets handled at MOHP berth No.9. The port has clarified that handling of pellets involves change/shifting over from iron ore (fines) handling to pellets and vice versa and, each time the conveyor system is required to be cleaned. To compensate for the loss due to stoppages and consequential reduction of traffic during the fair season, a higher rate for handling iron ore pellets was prescribed in 1993. The enhanced rate is to

recover the loss of revenue due to an estimated shortfall of 5 lakh tonnes of iron ore fines during the fair season.

Even if a differential rate of the iron ore pellets for different seasons is acceptable, the reasons for having differential rates for coastal and export traffic of the same commodity handled during the same season are not discernable. The existing rate (Rs.118.45) for handling export shipment of iron ore pellets in fair season is lower than the rate (Rs.125.35) for coastal traffic handled during the same season. It is reasonable to do away with this differentiation by prescribing a uniform average rate of Rs.121.90 for handling iron ore pellets during the fair season.

- (xxii). The port levies a surcharge of Rs.4.50 per tonne on the iron ore handled at the MOHP which is subsequently refunded depending on the annual turnover of the plot capacity. The entire surcharge is refunded fully when the level of annual turnover achieved by an exporter is 8 items of the normal plot capacity. Now the port has proposed to revise the rebate scheme by making an upward adjustment in the level of turnover of the plot capacity. The GMOEA has objected to this proposal by arguing that the port has been achieving the required throughput from the MOHP even without this penal provision.

The MOPT has explained that the existing plot turnover was fixed when the handling capacity of the MOHP was 8 MT, which has now gone upto 9.5 MT due to the improvement made in the receiving system and on installation of the continuous barge unloader. It has further furnished details to show that the actual average turnaround has improved from 8.82 in 1996-97 to 10.5 in 2000-01. Since the rebate scheme is envisaged to ensure full utilisation of the installed capacity of the MOHP and the statistics furnished indicate an improvement over the period of time, the proposal of the port trust in this regard is approved.

The MMTC has questioned the competence of this Authority to go into this matter. This may be due to an incorrect appreciation of the tariff setting arrangement envisaged in the MPT Act. This Authority is mandated not only to regulate the port tariffs but also to prescribe conditionalities governing application of such tariffs. The rebate scheme is to be seen as a conditionality attached to the levy of the surcharge. Since both the tariff and conditionality are to be prescribed by this Authority, the objection raised by the MMTC does not hold force.

- (xxiii). M/s Jindal Vijaynagar Steel Ltd. has argued that the increase in costs of power supply and spares for the MOHP cited as justification for the revision of tariff are not relevant for the general cargo handled at berths Nos 10 & 11. The discharge rate of their cargo is double the norms prescribed by the port and the volumes offered are also higher. It has, therefore, suggested a volume discount scheme to be introduced for its cargo. This Authority generally encourages volume discount schemes. The port is advised to consider the suggestion of the JVSL and come up with a suitable proposal in this regard in consultation with the JVSL.
- (xxiv). The estate activity (including residential quarters) shows only a marginal surplus. Though estate rental is not tariff, the jurisdiction to regulate the lease charges has been entrusted to this Authority with a view to ensure that the ports exploit the estates in their possession to the fullest extent and thereby reduce the burden on tariffs. In this backdrop, it is necessary to revise the estate rentals in line with the guidelines issued by the Government in this regard which have been adopted by this Authority till its own guidelines are formulated. The MOPT is advised to come up with a proposal to revise the estate rentals following the existing guidelines.

The port has proposed different rates for way leave charges in different areas. This Authority has already decided that the way leave charges must be levied on a prorata basis applicable for different lands when a corridor passes through different zones. The port is advised to forward a proposal to this Authority on these lines.

- (xxv). Section C; Part III of the existing Scale of Rates specifies Sundry charges for hire of different machinery equipment, launches, barge as well as charges for supply of electricity and entry fee for trucks. These are all not major tariff items and relate to the facility provided intermittently. Since the revenue implication of allowing a hike in these charges is

not of a significant order, this Authority is inclined to approve an upward revision of 25% proposed by the port in these tariff items.

One of the items covered in this Section relates to hire charges on reach-stacker. In the earlier revision of tariffs, this Authority made a specific observation about under-utilisation of the reach-stacker and also the practice of allowing a private reach-stacker to work within the port premises when the port's own reach-stacker was under-utilised. The port has now proposed to introduce a conditionality that use of the port's reach-stacker is mandatory. When a port has invested in a facility, it is expected to be utilised first when requirement arises. Viewed in this perspective, the proposed conditionality deserves approval. Nevertheless, a need to bring in private equipment may arise when the port's equipment cannot be spared for reasons like maintenance, overhaul and repairs in addition to non-availability because of being hired by another party. That being so, the conditionality relating to mandatory use of the port's reach-stacker is subjected to the availability of the equipment to the hirer for operation.

- (xxvi). The levy for supply of cargo handling worker was rationalised in June 2001 by introducing a per-tonne commoditywise rates at various levels of output. This rationalisation envisaged a change over from the conventional levy system to a per-tonne rate system with productivity linkages. The port has now proposed such a per-tonne rate for some new cargo. On being asked to justify the rates proposed with reference to cost of handling, the port has bluntly mentioned that commoditywise cargo handling is not maintained/available separately with it.

At the time of prescribing the existing per-tonne rate, the port had furnished commoditywise costing by considering the labour cost at different levels of output and also average output. The reasons why such an exercise cannot be repeated in the case of the new entries sought to be included in the Scale of Rates remain unexplained. In the absence of such costing and operational details, it is not possible for this Authority to accord approval to the proposal of the MOPT in this regard. If the MOPT comes up with a suitable proposal with supporting cost and operational data, it will be considered afresh. Till such time the existing rates and levies will continue unaltered.

- (xxvii). Even after the merger, the MOPT continues with a charge earlier levied by the erstwhile MBLB on transhippers. The charge styled 'transhipper accord levy' has been challenged at different judicial forums including the Supreme Court of India. The GMOEA has objected to any alterations in the existing levy on the ground that some of its members had filed writ petitions before the Bombay High Court challenging an order of the District Court upholding this levy by the MOPT. As has correctly been brought out by the MOPT, the High Court has not stayed the operation of the order of the District Court. There is no interim order passed restraining the MOPT from revising the levy. That being so, there is no legal bar for this Authority to take up this tariff item for revision. Nevertheless, it has so happened in this case that the proposed increase in this levy is not approved by this Authority in view of the surplus position obtaining in the cargo handling labour supply activity.

- (xxviii). The MOPT Scale of Rates clearly defines the term 'port convenience' in which case shifting charges are not leviable. One of the clauses provides a discretion to the Chairman (MOPT) to decide any other shifting not specifically included in the definition as for port convenience and order non-levy of shipping charges. Such a discretionary provision is generally discouraged by this Authority. When pointed out the port has also agreed to delete this provision. Accordingly, the clause is deleted.

- (xxix). The existing Scale of Rates contains a provision stipulating that cancellation charges will not be payable 'for movements cancelled under exceptional circumstances for reasons that cannot be attributable to a vessel; and, if any doubt arises about the payment of cancellation charges under this clause, the matter will be referred to the Chairman (MOPT) whose decision shall be final'. Generally, this Authority prefers to prescribe conditionalities in a definite manner without providing any discretionary powers to the regulated entities. The port has, however, requested for continuance of this clause on the ground that it has existed for a long time. One of the guidelines adopted at the Chennai Workshop on Tariff Regulations (February 1998) is about not making the users pay for the delays caused by the port. Even if this conditionality is to continue in the Scale of Rates to deal with exceptional circumstances, it has to be modified to specify that the cancellation charges will not become payable only when the cancellation is for the reasons attributable to the port. The provision

is amended accordingly by deleting the discretionary power available to the Chairman (MOPT).

- (xxx). The Port has widened the spectrum of cancellation charges relating to pilotage. Availability of pilots and floating crafts is one of the major problems confronting almost all the Major Port Trusts in the country. In such a circumstance, the available resources are expected to be put to optimum usage. One of the steps in this direction can be to discourage a vessel from requisitioning pilotage service only for it to be cancelled subsequently. This will not only put the vessel movement planning in a disarray but also involves cost to the port in movement of pilots and/or tugs before the cancellation is intimated. In this backdrop, the cancellation and detention charges proposed by the MOPT are found to be reasonable and are deservedly approved.
- (xxxi). The port has proposed to elaborate the schedule of shifting charges by adding one more slab of '25000 GRT and above'. It has also proposed to add the words 'into/from WISL area' after the words 'inward and outward movements' in the heading appearing in the Section relating to special charges for Western India Shipyard Dry Dock. This modification has been claimed to have been proposed for the sake of clarity and to do away with unnecessary interpretations. Both these amendments are approved.
- (xxxii). The port has initially proposed a charge at double the rates of shifting for double banking of transhippers west of the break-water. Subsequently, the port has proposed to modify this charge to one and a half times the shifting charges applicable. The MSAA and the GCCI have objected to this proposal but no acceptable argument has been put forth by them. The port has, however, explained that the double banking operation warrants more efforts than shifting and hence higher cost. It has also pointed out that the double cost of rendering this service works out approximately twice the shifting charges. Viewed from the cost angle, the proposal of the MOPT appears to have merit and is approved.
- (xxxiii). The existing Scale of Rates provides for levy of a lump sum berth hire charge per 8 hours on launches, fishing trollers, research and survey vessels etc. The port has now proposed to include mini bulk carriers of size upto 1800 GRT in this group, which is approved.
- (xxxiv). The issues of levying a lump sum charge along with berth hire on iron ore carriers of size 50000 to 1 lakh DWT; and, extending a rebate of 25% on berth hire and anchorage charges on vessels of size 1,60,000 DWT and above were singled out for specific mention by this Authority in its last Order relating to revision of vessel-related charges.

The Port has now proposed the berth hire charges on iron ore vessels of size 50,000 and 1 lakh DWT by merging the lump sum charge earlier levied. The port has initially proposed to maintain a dual criteria of GRT and DWT for classification of vessels for levy of berth hire charges in certain cases. Subsequently, on being pointed out, the port has eliminated the classification based on DWT by suitably adjusting the GRT slabs. Rationalisation of different slabs for levy of berth hire charges and merger of the existing lump sum charges with the GRT based berth hire charges are approved.

This Authority had allowed a rebate of 25% on berth hire charges and anchorage charges on vessels of size 1,60,000 DWT and above till this general review of the Scale of Rates of the MOPT. The MOPT as well as the GMOEA have agreed to continue with the reduced rate for such large size iron ore vessels. Instead of allowing separate rebate over the notified rates, MOPT has proposed to reduce the unit berth hire rate and anchorage charges for such large size vessels. The proposal of the MOPT in this regard is also approved.

- (xxxv). The port has proposed to reduce the penal berth hire charges from 10 times to 5 times the normal berth hire for overstay of a vessel beyond the stipulated grace period. It is noteworthy that in its last Order relating to revision of the vessel-related charges, this Authority has observed the quantum of existing penalty to be very high. In deference to this observation, the port has now proposed to reduce the quantum of penal berth hire, which is approved.

The proposed provision, however, stipulates that the penal berth hire charges are payable if a vessel is not ready to vacate the berth within 3 hours after completion of cargo operations or after the expiry of the notice given by the Traffic Manager/Deputy Conservator of the port.

While the time limits of 3 hours in case of vessels and 15 minutes in case of barges are clear enough, the other provisions are vague and do not indicate the criteria/performance norms to be followed by the officials of the port before issuing a notice to vacate a berth and, for deciding the time allotted to the exporters for use of the barge unloading jetties. Since this provision is an existing arrangement, and one about which there has been no dissenting comment, this Authority allows it to continue. The MOPT is, however, advised to address this issue specifically at the time of its next general revision of tariffs.

- (xxxvi). The port has now proposed to introduce a new conditionality to limit the time allowed at the MOHP for deballasting of the vessels. It has now proposed that if the deballasting time taken is beyond 3 hours, penal berth hire charges will be levied. The MSA and the GCCI have objected to the reduction in the deballasting time allowed from 5 hours to 3 hours. The port has, however, explained that in other international iron ore loading ports, no such extra time for deballasting is allowed; and, such operations are expected to take place simultaneously with loading of cargo. It is relevant here to recall that an efficiency linked berth hire scheme is in operation at the MOPT. If a vessel stays at the berth beyond the cut off limit prescribed under the scheme, the MOPT is liable to allow rebate on berth hire charges. In such a scenario, the anxiety of the port to limit idling of vessels at the berth is quite understandable. The users have not come up with any details to show that an additional deballasting time of 3 hours is not only practically feasible but also will jeopardise the safety of vessels. Further, the port has also reasonably proposed to limit the incidence of penal berth hire to an hourly basis on the basic rate of berth hire. That being so, the proposal of the MOPT in this regard is approved.
- (xxxvii). The port has now proposed hire charges for tugs in two categories – 1 to 30T BP and above 30T BP. The port was advised to furnish working of the proposed hire charges of tugs having capacity beyond 30T BP and justify the proposed rates with reference to the cost of rendering the service. Even though the port has indicated in its reply that a working sheet showing the hire charges of tugs was sent, no such details have been received by us. That being so, and in line with the general decision proposed of not revising the general tariffs, the existing charges for use of tugs are allowed to continue till such time the port comes up with a separate proposal for modification of tug hire charges with reference to cost details.
- (xxxviii). The port had initially proposed levy of bunkering charges. On reconsideration, the port has withdrawn this proposal and instead proposed to charge only on entry of oil and water tankers at the existing entry fees prescribed for trucks and other vehicles entering the harbour area. This is acceptable.
- (xxxix). The existing Scale of Rates provides for levy of a separate charge of \$36.15 per foreign-going vessel and Rs.1189.42 per coastal vessel towards buoys and lighthouse. The port has clarified that this levy is to cover the cost of maintenance of navigational buoys and port's lighthouse and a separate levy in this regard exists for a life time. Since port dues, inter-alia, cover the expenditure on conservancy and provision of safe navigational facilities and, the incidence of this levy is not much, this tariff item is deleted.
- (XL). The Scale of Rates of the MOPT provides for levy of port dues once in 30 days in respect of the same vessel. But in many other major port trusts, the frequency of levying port dues is prescribed on each occasion of entry of a vessel into the port limits. On being pointed out, the port has agreed to change the provision to make port dues payable for each entry; but, the port has not carried out any exercise to adjust the rates of port dues accordingly. It is not reasonable to retain the existing rates and change the frequency of levying such tariff, even though the occasions of a same vessel visiting the port more than once within 30 days may be limited. The MOPT is advised to examine this issue at the time of formulating its proposal for the next general revision of its tariffs.
- (XLI). In the existing schedule of the port dues, the first slab is for vessels of 300-3000 GRT. The port had earlier proposed to modify this slab to 200-3000 GRT as provided under the Indian Ports Act. It appears sufficient to have this slab for vessels 'upto 3000 GRT'. Such vessels which are exempted from the payment of port dues under the provision of India Ports Act will automatically get exempted as the port is expected to abide by the provisions of the Indian Ports Act in this regard. The port has subsequently modified its proposal accordingly.

- (XLii). The users have been objecting to the inclusion of the cost of a 4-lane road from Verna to Mormugao in the capital employed for a computation of the 'return'. The MOPT has on the last occasion indicated that it had embarked on this project in lieu of the State Governments' assurance to waive lease rentals on 128 acres of lands. The port has now clarified that ownership of the land in reference has since been transferred to it against payment of Rs.3.41 crores towards the stamp duty, registration charges, etc. The port has also explained that a separate company is being formed to manage the 4-lane road and the NHAI is looking into the modalities of setting up of such company, collection of toll, etc. Since the port has invested a considerable amount of funds in the road project, it is expected that it will be one of the shareholders in the proposed company. Since its investment may adequately get serviced from the returns receivable from the proposed company, it does not appear necessary for the port to include the investment in this project in its figure of 'capital employed' for the purpose of this tariff exercise. Since the issues relating to setting up of a new company, collection of toll, etc. are not yet conclusively settled, this aspect will be considered in detail at the time of the next tariff revision.
- (XLiii). Subject to the analysis made above, the existing Scale of Rates of the MOPT is revised. While revising the Scale of Rates, the tariff orders passed by this Authority for common adoption by all the Major Ports as well as the Orders passed with specific reference to the MOPT have to be incorporated at appropriate places. Likewise, formulations already approved by this Authority in respect of other Major Port's Scale of Rates are also followed, wherever required.

17.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority rejects the proposal of the MOPT for a general hike in the tariffs except those selected items specifically approved in the analysis given above. The revised Scale of Rates of the MOPT is attached as **Annex – II**.

17.2. The revised provisions relating to the vessel-related charges will come into effect after expiry of 30 days from the date of their notification in the Gazette of India. The revised provisions in respect of the other charges will come into effect after expiry of 15 days from the date of their notification in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT III/IV/143/2002/Exty.]

Annex-I (a)**Mormugao Port Trust****Cost statement - Port as a whole**

(Rs. in Lakhs)					
	1999-2000	2000-2001	2001-2002 (Prov.)	2002-03 Without Change	2003-04
Traffic (lakh tonnes)		196.28	229.27	212.00	221.50
(I) Operating Income	13447.72	16192.94	18846.93	18374.79	19576.70
(II) Operating Cost (Excluding Depreciation)	6785.02	9166.54	8338.84	8052.85	8550.54
(i). Depreciation	799.19	824.70	968.23	976.50	1269.38
(ii). FME-FMI	1288.73	2807.15	4618.64	2175.77	2505.65
- Retirement benefits - Performance Reward.	Amounts Included in item No.II (ii) FMI - FME				
Total (II)	8872.94	12798.39	13925.71	11205.12	12325.57
(III) Surplus (I-II)	4574.78	3394.55	4921.22	7169.67	7251.13
Allocated Management & General Overheads	3090.36	4349.70	4068.87	4336.49	4596.68
(IV) Net Surplus	1484.42	-955.15	852.35	2833.18	2654.45
Interest on Loans	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(V) Net surplus after Interest	1484.42	-955.15	852.35	2833.18	2654.45
Capital Employed	17199.33	19341.18	20145.13	27220.41	36214.15
- Less moderation of net additions				4400.00	8900.00
- Less moderation of working capital				2839.92	4768.94
Adjusted Capital employed	17199.33	19341.18	20145.13	19980.49	22545.21
(VI) Return on Capital Employed	3095.88	3578.12	3726.85	3696.39	4170.86
(VII) Transfer to Pension Fund (Adjusted)	0.00	0.00	1020.00	373.17	395.57
(VIII) Net Surplus after Interest & return	-1611.46	-4533.27	-3894.50	-1236.37	-1911.98
(IX) Net surplus as a % of operating Income	-11.98%	-28.00%	-20.66%	-6.73%	-9.77%
(X) Average for two years				-8.25%	

Annex-I (b)**Mormugao Port Trust****Cost Statement - Cargo Handling & Storage Activity**

(Rs. in Lakhs)					
	1999-2000	2000-2001	2001-2002 (Prov.)	2002-03 Without Change	2003-04
(I) Operating Income	7546.16	9206.30	9884.53	9466.78	9936.00
(II) Operating Cost (Excluding Depreciation)	3119.82	4825.08	4043.74	3876.38	4101.68
(i). Depreciation	305.92	329.04	420.55	386.06	471.64
(ii). FME-FMI	472.99	1025.05	1592.15	793.99	914.37
- Retirement benefits - Performance Reward.	Amounts Included in item No.II (ii) FMI - FME				
Total (II)	3898.73	6179.17	6056.44	5056.43	5487.68
(III) Surplus (I-II)	3647.43	3027.13	3828.09	4410.33	4448.31
Allocated Management & General Overheads	1777.58	2831.96	2421.71	2540.64	2693.08
(IV) Net Surplus	1869.85	195.17	1406.38	1869.69	1755.23
Interest on Loans	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(V) Net surplus after Interest	1869.85	195.17	1406.38	1869.69	1755.23
Capital Employed	9133.89	9705.79	10006.21	12120.41	20042.15
- Less moderation of net additions				1400.00	5400.00
- Less moderation of working capital				1264.51	2639.35
Adjusted Capital employed	9133.89	9705.79	10006.21	9455.90	12002.80
(VI) Return on Capital Employed	1644.10	1795.57	1851.15	1749.34	2220.52
(VII) Transfer to Pension Fund (Adjusted)	0.00	0.00	430.75	155.85	165.20
(VIII) Net Surplus after Interest & return	225.75	-1600.40	-875.52	-35.50	-630.49
(IX) Net surplus as a % of operating Income	2.99%	-17.38%	-8.86%	-0.38%	-6.35%
(X) Average for two years				-3.36%	

Annex-I (c)

Mormugao Port Trust**Cost Statement - Port & Dock facility**

(Rs. in Lakhs)					
	1999-2000	2000-2001	2001-2002 (Prov.)	2002-03 Without Change	2003-04
(I) Operating Income	3175.40	3850.82	4717.57	5008.05	5170.19
(II) Operating Cost (Excluding Depreciation)	2487.67	2897.98	3062.78	2906.79	3081.20
(i). Depreciation	347.67	335.35	360.85	423.78	613.82
(ii). FME-FMI	544.75	787.49	1352.88	723.73	833.46
- Retirement benefits	Amounts Included in Item No.II (ii) FMI - FME				
- Performance Reward.					
Total (II)	3380.09	4020.82	4776.51	4054.30	4528.48
(III) Surplus (I-II)	-204.69	-170.00	-58.94	953.75	641.71
Allocated Management & General Overheads	776.39	856.36	1030.85	1062.66	1126.42
(IV) Net Surplus	-981.08	-1026.36	-1089.79	-108.91	-484.71
Interest on Loans	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(V) Net surplus after Interest	-981.08	-1026.36	-1089.79	-108.91	-484.71
Capital Employed	4891.50	4555.23	5013.74	9837.85	9546.10
- Less moderation of net additions				3000.00	3000.00
- Less moderation of working capital				1026.38	1257.06
Adjusted Capital employed	4891.50	4555.23	5013.74	5811.47	5289.04
(VI) Return on Capital Employed	880.47	842.72	927.54	1075.12	978.47
(VII) Transfer to Pension Fund (Adjusted)	0.00	0.00	273.46	100.62	106.65
(VIII) Net Surplus after Interest & return	-1861.55	-1869.08	-2290.79	-1284.65	-1569.84
(IX) Net surplus as a % of operating Income	-58.62%	-48.54%	-48.56%	-25.65%	-30.36%
(X) Average for two years				-28.01%	

Annex- I (d)**Mormugao Port Trust****Cost statement - Railway**

	(Rs. in Lakhs)				
	1999-2000	2000-2001	2001-2002 (Prov.)	2002-03 With Change	2003-04
(I) Operating Income					
(i). Haulage	223.93	335.10	628.16	716.25	1080.51
(ii). Terminal charges	164.61	198.24	314.56	300.00	452.58
Sub total (I)	388.54	533.34	942.72	1016.25	1533.09
(II) Operating Cost (Excluding Depreciation)					
(i). Operations & Maintenance	29.42	64.56	78.14	72.50	80.00
(ii). Repairs & Maintenance of wagons	1.99	0.32	1.23	0.00	0.00
(iii). Maintenance of permanent way	28.38	83.16	95.66	113.67	125.00
(iv). O&M & Administration expenses of station	59.30	80.45	82.52	82.09	90.00
(v). Office establishment expenses	24.47	37.13	56.61	38.30	42.22
Subtotal (II)	143.56	265.62	314.16	306.56	337.22
(vi). Depreciation	95.92	101.60	120.60	100.29	117.69
(vii). FME-FMI	38.63	75.66	147.00	77.69	89.47
- Retirement benefits - Performance Reward.	Amounts Included in Item No.II (vii) FMI - FME				
Total (II)	278.11	442.88	581.76	484.54	544.38
(III) Surplus (I-II)	110.43	90.46	360.96	531.71	988.71
Allocated Management & General Overheads	82.94	153.07	174.20	229.19	242.94
(IV) Net Surplus	27.49	-62.61	186.76	302.52	745.77
Interest on Loans	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(V) Net surplus after Interest	27.49	-62.61	186.76	302.52	745.77
Capital Employed	1029.17	2710.15	2700.821	2852.41	4174.10
- Less moderation of net additions				0.00	500.00
- Less moderation of working capital				297.61	549.66
Adjusted Capital employed	1029.17	2710.15	2700.82	2554.80	3124.44
(VI) Return on Capital Employed	185.25	501.38	499.65	472.64	578.02
(VII) Transfer to Pension Fund (Adjusted)	0.00	0.00	54.77	21.12	22.39
(VIII) Net Surplus after Interest & return	-157.76	-563.99	-367.66	-191.24	145.36
(IX) Net surplus as a % of operating Income	-40.60%	-105.75%	-39.00%	-18.82%	9.48%
(X) Average for two years				-4.67%	

Annex-I (e)**Mormugao Port Trust****Cost Statement - Estate Rentals**

	(Rs. In Lakhs)				
	1999-2000	2000-2001	2001-2002 (Prov.)	2002-03 Without Change	2003-04
(I) Operating Income					
(i). Licence fees- Foreshore land	14.94	17.55	20.82	25.20	25.20
(ii). Estate ground rent	752.70	576.84	752.31	630.00	630.00
(iii). Rent on Open Plot	125.45	222.73	351.50	280.00	280.00
(iv). Shed Rent	3.11	3.52	1.76	2.60	2.60
(v). Building Rent	18.47	20.65	22.72	29.00	29.00
(vi). Rent from Quarters	19.13	21.97	22.82	28.10	28.10
(vii). Storage charges for Containers	8.55	8.06	5.32	9.00	9.00
(viii). Miscellaneous Income	23.20	85.71	47.09	90.03	90.03
Sub total (I)	965.55	957.03	1224.34	1093.93	1093.93
(II) Operating Cost (Excluding Depreciation)					
(i). Residential Quarter	168.55	190.28	181.57	162.67	179.00
(ii). Accommodation provided	24.22	10.91	25.98	21.64	24.00
(iii). General Facilities	21.64	20.03	30.35	20.65	22.00
(iv). Administration & General	23.12	38.57	27.89	33.56	37.00
(v). New Minor Work	0.00	0.08	0.07	0.00	0.37
Sub total (II)	237.53	259.87	265.86	238.52	262.37
(vii). Depreciation	49.68	58.71	66.23	66.37	66.23
(viii). FME-FMI	24.43	37.26	103.31	43.36	49.93
- Retirement benefits					
- Performance Reward.					
Total (II)	311.64	355.84	435.40	348.25	378.53
(III) Surplus (I-II)	653.91	601.19	788.94	745.68	715.40
Allocated Management & General Overheads	166.50	172.26	181.19	176.50	187.09
(IV) Net Surplus	487.41	428.93	607.75	569.18	528.31
Interest on Loans	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(V) Net surplus after Interest	487.41	428.93	607.75	569.18	528.31
Capital Employed	2144.78	2370.00	2424.369	2409.74	2451.79
- Less moderation of net additions				0.00	0.00
- Less moderation of working capital				251.42	322.87
Adjusted Capital employed	2144.78	2370.00	2424.36	2158.32	2128.92
(VI) Return on Capital Employed	386.06	438.45	448.51	399.29	393.85
(VII) Transfer to Pension Fund (Adjusted)	0.00	0.00	18.67	7.20	7.64
(VIII) Net Surplus after Interest & return	101.35	-9.52	140.57	162.69	126.82
(IX) Net surplus as a % of operating income	10.50%	-0.99%	11.48%	14.87%	11.59%
(X) Average for two years				13.23%	

Annex-I (f)**Mormugao Port Trust****Cost Statement - Cargo Handling Labour Activity**

	(Rs. in Lakhs)				
	1999-2000	2000-2001	2001-2002 (Prov.)	2002-03 Without Change	2003-04
(I) Operating Income					
(i). Transhipper Accord Levy	114.79	158.65	249.31	170.00	175.10
(ii). Minimum Quarterly Levy	1.56	1.32	1.92	1.50	1.55
(iii). Compensation Levy	1.96	0.44	15.51	20.00	20.60
(iv). Comp. Levy (Essar) B.No.7	5.63	18.78	30.42	18.30	18.85
(v). Cargo Handling Levies (Per Tonne Basis)	-	-	1198.13	1580.00	1627.40
(vi). Other Levy Charges	917.37	1142.26	469.87	-	-
(vii). Interest on Delayed Payments	1.00	1.32	0.05	-	-
(viii). Pay Loader Dues	1.57	6.11	2.29	-	-
(ix). Wages recoverable from Employers	188.10	165.35	51.98	-	-
(x). Wages - W/D	139.54	148.53	57.42	-	-
(xi). Injury Compensation from Employers	0.55	0.00	-0.02	-	-
(xii). Protective Equipment	0.00	2.69	0.89	-	-
Sub total (I)	1372.07	1645.45	2077.77	1789.80	1843.49
(II) Operating Cost (Excluding Depreciation)					
(i). CHLD Office & Establishments	796.44	917.99	652.30	724.60	768.08
Sub total (II)	796.44	917.99	652.30	724.60	768.08
(ii). Depreciation	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(iii). FME-FMI	207.93	881.69	1423.30	537.00	618.42
- Retirement benefits - Performance Reward.	Amounts included in item No.II (iii) FMI - FME				
Total (II)	1004.37	1799.68	2075.60	1261.60	1386.50
(III) Surplus (I-II)	367.70	-154.23	2.17	528.20	457.00
Allocated Management & General Overheads	286.95	336.05	260.92	327.50	347.15
(IV) Net Surplus	80.75	-490.28	-258.75	200.70	109.85
Interest on Loans	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(V) Net surplus after Interest	80.75	-490.28	-258.75	200.70	109.85
Capital Employed	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
- Less moderation of net additions					
- Less moderation of working capital					
Adjusted Capital employed	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(VI) Return on Capital Employed	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(VII) Transfer to Pension Fund (Adjusted)	0.00	0.00	242.35	88.38	93.68
(VIII) Net Surplus after Interest & return	80.75	-490.28	-501.10	112.32	16.17
(IX) Net surplus as a % of operating Income	5.89%	-29.80%	-24.12%	6.28%	0.88%
(X) Average for two years				3.58%	

Mormugao Port Trust

SCALE OF RATES

1.1. Definitions - General

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Coastal Vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **"Foreign-going Vessel"** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **"Cold Move"** shall mean movement without the power of the engine of the vessel.
- (iv). **"Combination Loading"** denotes loading of vessel primarily at berth No.9 (MOHP) and then uptopping in stream.
- (v). **"Stream Loading"** denotes loading of vessel exclusively at places other than at berths

1.2. General Terms & Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
 - (a). Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Bank as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.
 - (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of Import containers; and on the date of arrival of the containers in the port premises in case of export containers shall be applied for reversion of dollar denominated charges.
- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases,

the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.

- (v). Interest on delayed payments / refunds:
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the MOPT shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 18%. The penal interest will apply to both the MOPT and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the MOPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

PART – I – VESSEL RELATED CHRGES

SECTION-A - PORT DUES

Sl. No.	Class of Vessel	Rate Per GRT	
		Coastal Vessels (in Rs.)	Foreign- going Vessels (in US\$)
1.	(a). Vessels upto 3000 GRT	1 97	0.05786
	(b). Vessels from 3001 to 10,000 GRT	3 20	0 09400
	(c). Vessels from 10,001 to 30,000 GRT	3 69	0.10847
	(d). Vessels from 30,001 to 60,000 GRT	3.93	0 11569
	(e). Vessels of 60,001 GRT and above	2 95 subject to a minimum of Rs 235800 00	0.08677 subject to a minimum of \$6941 40
2.	(a). Country Crafts, Tugs, Launches, Fishing trawlers, Barges and other vessels not covered in Sl. No. 1 above and not engaged in carrying iron ore.	1 71	0 05044
	(b). Country Craft, Launches and barges carrying ores	Free	Free

Notes:

1. Port dues are chargeable once in thirty days in respect of the same vessel.
2. Port Dues shall be levied at 70% of above rates in the following cases:
 - (i). Vessels engaged in loading and unloading parcels of general cargo of the order of not more than 3000 tonnes.
 - (ii). Vessels calling at the Port exclusively for lightering general cargo into other vessels for being carried to any other port in the country.
 - (iii). LASH, container and RO-RO vessels
3. Port Dues shall not be levied on.
 - (i). Any pleasure yacht.
 - (ii). Any vessel, which having left the Port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.
 - (iii). Vessels belonging to Government and plying blue/white ensign.
 - (iv). Vessels belonging to other Indian Ports.

4. A vessel entering the Port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
5. A Vessel entering the Port but not discharging or taking in any cargo or passenger therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for purposes of repair) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
6. A LASH vessel making a second call to pick up empty and/or laden fleeting LASH barges shall not be charged any Port Dues.
7. Vessels which, after paying the port dues as per notes (4) & (5) above, re-enters the Port within the period of 30 days for taking or discharging cargo or passengers shall be charged the difference between the Port Dues at the applicable rates and the concessional Port Dues already levied.
8. For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the 'Remarks' column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levy of port dues

SECTION-B - PILOTAGE FEES

The fees leviable for pilotage of vessels in and out of the Port includes services of the Port's pilots, pilot launch with crew, launches and tugs engaged in mooring/unmooring, berthing/un-berthing, towing operations and one shifting operation.

I. Schedule of Pilotage Fees

Sl. No.	Class of Vessel	Rate Per GRT	
		Coastal Vessels (in Rs.)	Foreign-going Vessels (in US\$)
1	Vessels below 1,00,000 DWT		
	(a) Upto 3000 GRT	7.37 subject to a minimum of Rs 3686.77	0.21691 subject to a minimum of \$108.46
	(b) 3,001 to 15,000 GRT	7.62	0.22414
	(c) 15,001 - 60,000 GRT	7.37 subject to a minimum of Rs 114300.00 and a maximum of Rs 397980.00	0.21691 subject to a minimum of \$3362.10 and a maximum of \$11713.14
	(d) 60,001 GRT and above	6.64	0.19521
2.	Vessels of 1,00,000 DWT and above		
	(a) Combination Loading	6.64	0.19521
	(b). Stream Loading	4.92	0.14461

II. Schedule of Shifting charges

Sl. No.	Class of Vessel	Rate per act of shifting	
		Coastal Vessels (in Rs.)	Foreign-going vessels (in US\$)
1	All vessels upto 15,000 GRT	19662.67	578.45
2	Vessels of 15,001 to 25,000 GRT	29494.18	867.68
3.	Vessels of 25,001 GRT and above	44241.27	1301.52

Notes:

1. For shifting a vessel from stream to berth or berth to stream or change of berths or anchorages, separate charges are leviable. The shifting charges shall be levied on all acts of shiftings, which

excludes the inward and outward movements connected with the pilotage and additional one act of shifting.

2. Any operation as above performed for the convenience of the port shall not be charged.

Port convenience is defined to mean any of the following:

- (i). If a working cargo vessel at berth or any vessel including transhippers at anchorage /mooring buoys is shifted / unberthed for undertaking dredging work / hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel (s) shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE"
 - (ii). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority, vessels which are exempted from bearing the shifting charges, such shifting shall be treated as PORT CONVENIENCE.
3. In case of transhippers, however, all acts of shifting are chargeable.
4. Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from the payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:
- (i). Non-Cargo vessels which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
 - (ii). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge.
 - (iii). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations

5. **Cancellation Charges :** In case of Pilots, whose services have been requisitioned for any movement but not utilised, fees as given below shall be levied.

Description	Coastal Vessels (In Rs.)	Foreign-going vessels (In US\$)
(a). Cancellation received 2 hours before Pilot booked time	NIL	NIL
(b). Cancellation received less than 2 hours but more than ½ hr before Pilot booked time	2098 26	61 728
(c). Cancellation received less than ½ hour before Pilot booked time or if pilot has left station but tugs have not left station	2622 82	77.160
(d). Cancellation received after pilot boarding and within ½ hour of boarding but tugs have not left Station	3147 42	92 593
(e). - do - but 1 tug left station	6294 81	185 185
(f). - do - but 2 tugs left station	9442 23	277 778
(g). - do - but 3 tugs left station	12589.62	370 370
(h). After 30 minutes of Pilot boarding (In addition to the detention charges as applicable)	3147 42	92 593

Notes:

The cancellation charges shall not be levied if a booking for vessel's movement is cancelled for reasons attributable to the Port.

6. Detention charges:

If a vessel is not able to move within thirty minutes of pilot's boarding it for the purpose of pilotage, it shall be liable to pay an extra fees @ Rs.2098.26/- per half an hour or part thereof in case of coastal vessel or US \$ 61.728 per half an hour or part thereof in case of foreign going vessel beyond thirty minutes, till it moves. In addition to this tug hire charges will be payable as given below:

Description	Coastal Vessels (In Rs.)	Foreign-going vessels (In US\$)
Without tug per half hour or part thereof	2098.26	61.728
With 1 tug - do -	6294.81	185.185
With 2 tugs - do -	9442.23	277.778
With 3 tugs - do -	12589.62	370.370

7. If an outward bound vessel carries away a pilot outside the port limits due to the bad weather, compensation @ Rs.2457.62/- per day in case of coastal vessel or US\$72.30 per day in case of foreign-going vessel shall be payable by the Master of the vessel till the pilot reports back for duty at the Port. In addition, the boarding and lodging expenses of the pilot on board the ship and the cost of sending him back to the port shall be payable by the Master of the Vessel.
8. Charges for double banking of transhipper West of Break water shall be 1½ times the shifting charges applicable.
9. For piloting a vessel on "Cold Move", partly or fully in any operation, pilotage fee shall be levied at double the rates mentioned in the Schedule of Pilotage Fees.

III. Special charges for Western India Shipyard Limited
Dry dock at Mormugao Harbour

1. Inward and outward Movements Into/from WISL area:

Vessels entering Floating Docks/Lay up Jetty / Slipway :

- | | |
|--|--|
| (a). Hot Move | The actual rate of Pilotage Fees as per the Schedule of rates given under Section B(I) |
| (b). Cold Move
(Viz, without the Powers of engines or steering partly or fully) | Double the rate of Pilotage fees as per the Schedule of rates given under Section B(I) , if both inward and outward movements are cold movements. If only one is cold then 1½ times the rate of Pilotage fees will be charged. |

2. Other Movements:

From Port area to dry Docks/Slipway and vice versa, Dry Docks/Slipway to Lay up Jetty and vice versa or from lay-up Jetty to port area or vice versa.

- | | |
|---|--|
| (a). Hot Move | 50% of the Pilotage fees as per Schedule of rates for each operation |
| (b). Cold Move
(Viz, without the power of engines or steering, Partly or fully) | Charges at double the rates as specified for movements at Hot Move |

Notes:

1. The above charges are in addition to the prescribed Pilotage Fees as per the Scale of rates & statement of conditions prevailing from time to time.

2. All movements for berthing, unberthing or shifting to / from WISL facilities are chargeable as above
3. Vessels arriving Mormugao Port solely for use of the WISL facilities, will initially pay as in 1(a) or / 1(b) as above. They will be entitled to one free shiftings not involving movement to/from WISL facilities.

SECTION - C - BERTH HIRE/ANCHORAGE CHARGES

I. Berth hire Charges

Rate per GRT per 8 hours or part thereof

Sl. No.	Class of Vessel	Berth where cranes are provided		Berth No. 9 (MOHP)		Berth No.8		Berth where shore cranes are not provided	
		Coastal Vessels	Foreign-going vessels	Coastal vessels	Foreign-going vessels	Coastal Vessels	Foreign-going vessels	Coastal Vessels	Foreign-going vessels
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		(in Rs.)	(In US\$)	(in Rs.)	(In US\$)	(In Rs.)	(in US\$)	(in Rs)	(in US\$)
a.	Vessels upto 3000 GRT	0.32	0 00944	1.07	0 03134	0.41	0 01205	0 25	0.00723
b.	3001 to 10,000 GRT	0.36	0.01066	1.07	0 03134	0.49	0.01447	0 25	0.00723
c.	10001 to 15000 GRT	0.56	0.01646	1.07	0.03134	0.74	0.0217	0 41	0 01205
d.	15001 to 30000 GRT	0.89	0.02610	1.07	0 03134	1.07	0.03134	0 74	0 0217
e.	30001 to 35000 GRT	0.89	0 02610	2.82	0 07699	1.07	0 03134	0 74	0 0217
f.	35001 to 60000 GRT	0.89	0.02610	2.86	0.08421	1.31	0.03856	1 31	0 03856
g.	60001 to 80000 GRT	0.89	0.02610	1.31	0.03856	1 31	0 03856	1 31	0 03856
h.	80001 GRT & above	0.89	0.02610	0.82	0 0241	1.31	0 03856	1.31	0.03856

Notes:

1. The above charges are leviable against Masters, Owners or Agents of vessels and other floating crafts approaching or lying at or alongside berths, wharfs, mooring, quay, jetties etc , per GRT per 8 hours or part thereof.
2. The berth hire charges leviable is subject to a minimum of Rs. 245.59 in case of coastal vessels and US \$ 7.225 in case of foreign-going vessels.
3. The rates are applicable to all vessels irrespective of the destination.

II. Anchorage Charges

1. **Vessels not engaged in loading/unloading operations of cargo or embarking or disembarking passengers:**

Sl. No.	Description	Rate (per 8 hours or part thereof)	
		Coastal vessel (In Rs.)	Foreign-going Vessels (In US\$)
(a).	Own anchor W/B	409.60	12 05
(b).	Own anchor E/B	573.45	16.87
(c).	Use of mooring Buoys	819 21	24 10

2. Vessels engaged in loading/unloading of cargo or embarking and disembarking passengers:

Sl. No.	Class of Vessels	Rate (per GRT / 8 hours or part thereof)			
		Coastal vessel (In Rs.)		Foreign-going Vessels (In US\$)	
		East of Break Water	West of Break Water	East of Break Water	West of Break Water
(a).	Vessels upto 10,000 GRT	0.08	0.04	0.00241	0.00121
(b).	10,001 to 20,000 GRT	0.12	0.08	0.00361	0.00241
(c).	20,001 to 40,000 GRT	0.21	0.16	0.00603	0.00482
(d).	40,001 to 60,000 GRT	0.25	0.21	0.00724	0.00603
(e).	60,001 to 80,000 GRT	0.29	0.21	0.00843	0.00603
(f).	80,001 GRT and above	0.21	0.13	0.00603	0.00376

3.

Sl. No.	Description	Rate (per 8 hours or part thereof)			
		Coastal vessel (In Rs.)		Foreign-going Vessels (In US\$)	
		East of Break Water	West of Break Water	East of Break Water	West of Break Water
1.	Launches, fishing Trawlers, country Crafts, research and Survey vessels and Barges not engaged in ore carrying & Mini bulk carriers of size upto 1800 GRT	40.98	40.98	1.20558	1.20558

Notes common to I and II

- Berth hire includes charges for services rendered at the Berth, such as occupation of Berth, overtime at Berth, telephones, rubbish removal, cleaning of Berths, fire watch, etc.
- The period of 8 hours shall be calculated from the time the vessel occupies berth/anchorage.
- No berth hire shall be levied on a vessel after expiry of 4 hours from the time of signaling its readiness to sail. Penal Berth hire equal to one day's berth hire charge (3 shifts of 8 hours each) shall be levied for false signal raised.
- If a vessel is not ready to vacate the berth within 3 hours after the completion of cargo or after the expiry of notice given by the Traffic Manager or Deputy Conservator, to so vacate the berth, whichever is later, the vessel shall be liable to pay an additional berth hire charge at five times the normal rate, the incidence being reduced to per hour or part thereof.
- The deballasting time allowed at Berth no. 9 shall be 3 hours and beyond that penal Berth Hire charges shall be levied at five times the normal berth hire charges, the incidence being reduced to per hour or part thereof, i.e. without any supplementary charge or rebate that may be applicable to the vessel. This will be in addition to the normal berth hire charges applicable for the entire duration of the vessels' stay at the berth.
- If any barge brought to the barge unloading jetties attached to the MOHP does not vacate the jetty within 15 minutes of the completion of unloading or the barge unloader time allotted for the exporter to whom the barge had brought the ore, it shall be liable to pay berth hire charges for the jetty at the rate of Rs.151.80 per hour or part thereof.
- Vessels banked on off-side of another vessel at the Berth, Berth Hire Charges shall be leviable at 50% of charges payable by the vessels.

8. Barges, country crafts, tugs or fishing trawlers, etc. which come to berth solely for the purpose of bunkering, taking water, for repairs or landing ship's crew, the minimum prescribed berth hire charges shall not apply.
9. Vessel using mooring buoys while loading and unloading of cargo or embarking or disembarking passengers an additional charge of Rs.245.90 per 8 hours or part thereof in case of coastal vessels and \$7.234 per 8 hours or part thereof in case of foreign-going vessels shall be levied in addition to anchorage fees as per Schedule 2 given under Section C(ii).
10. Rates prescribed in Schedule 3 given under Section C(ii) shall not be applicable in case of launches, fishing trawlers and country crafts duly registered in Goa and licensed to operate within the port limits under the MPT Harbour Craft Rules.
11. Priority Berthing
 - (i). For providing "Priority Berthing" to any vessel a fee equivalent to Berth hire charges for a single day (3 units of 8 hours each) or 75% of the Berth Hire charges calculated for a total period of actual stay at the Berth whichever is higher, shall be levied.
12. Ousting Priority Berthing
 - (i). For providing ousting priority to a vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day (3 units of 8 hours each) or 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay of the vessels at berth, whichever is higher, shall be levied.
 - (ii). In addition, shifting out/in charges of the vessels shall be levied on the vessels, which are provided ousting priority.
 - (iii). Exemptions to the following vessels from the application of charges as per the above schemes shall be granted:
 - (a). Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence.
 - (b). Defence vessels coming up on goodwill visits.
 - (c). Vessels hired for the purpose of Antarctic expedition by Department of Ocean Development.
 - (d). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.
13. Efficiency Linked Tariff Scheme
 - (i). This scheme will be applicable to iron ore vessels handled at Berth No 9 (MOHP) during the fair season only, i.e., vessels sailing between 1 October and 31 May
 - (ii). The turnaround time for the purpose of this scheme will commence from the time of entry of the vessel in the Port(i.e. the time a vessel anchors on arrival at the reporting station in the Port) and close at the time of departure from berth on completion of cargo operations
 - (iii). The cut off limit, i.e. the norm for any vessel will be determined using the formula given below:

$$\text{cut off limit (for ship X)} = \frac{A}{B} + C$$

Where

A = Tonnage loaded (into ship X) at berth No.9
 B = Average daily loading rate (Based on the past 5 years data calculated as

Total tonnage handled at berth No 9

 Total time (gross) spent by vessels at berth No 9

C = Average pre-berthing detention (based on the past 5 years data)

- (iv). For determining the 'norm / cut off time' as well as the actual performance, the total time taken for loading shall be considered when any vessel loads two different parcels by the same or different exporters.
- (v). The aggregate of actual pre-berthing detention time suffered by a vessel and the total time actually spent by the vessel at BERTH No.9 will be compared with the 'norm / cut off time' computed in the manner set out at (iii) above for that vessel to determine whether the vessel is entitled to a rebate in berth hire charges/anchorage charges or has to pay supplementary berth hire charges/anchorage charges.
- (vi). Supplementary berth hire charges/anchorage charges @ 40% of the normal berth hire charges/anchorage charges for the pre-berthing detention period payable at the prescribed rates shall be levied, in addition, on the vessels which turnaround in lesser time than the 'norm/cut off time' so determined.
- (vii). A rebate @ 40% of the normal berth hire charges/anchorage charges for the pre-berthing detention period, payable at the prescribed rates, shall be granted if the turnaround time of the vessel exceeds the norm/cut off time so determined.
- (viii). Supplementary berth hire/anchorage charges shall be payable in advance along with the normal berth hire/anchorage charges on an estimated basis and will be refunded if the vessels does not achieve the stipulated turn around time.
- (ix). The MOPT shall revise the Scheme every year based on the preceding five years' average data by applying the general formula prescribed in sub note (iii) above. While doing so, the MOPT shall furnish the relevant figures to the Goa Mineral Ore Exporters Association.

SECTION – D - CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS AND MISCELLANEOUS SERVICES

I. (a). Charges for supply of water to vessels

Sl. No.	Position	Rate per 1000 litres	
		Coastal Vessels (In Rs.)	Foreign-going Vessels (In US \$)
(i).	At Berth	124.21	3.65402
(ii)	By Barges		
	(a) Within Break Water	217.39	6.39545
	(b) Beyond Break Water	279.48	8.22204

(b). Charges for cancellation of water supply after barge has left station

Description	Coastal Vessels (In Rs.)	Foreign-going vessels (In US\$)
(i). For supply at EOB	2931.81	86.250
(ii) For supply at WOB	5863.62	172.500

(c). Detention charges for water barge/half hour or part thereof

Description	Rate per half an hour or part thereof	
	Coastal Vessels (In Rs.)	Foreign-going vessels (In US\$)
(i) For supply at EOB	1465.91	43.125
(ii). For supply at WOB	2931.81	86.250

- (d). Charges for minimum requisition for water supply by barge shall be for 50 tonnes at WOB or 25 tonnes at EOB. However, if lesser quantity is being supplied by the port due to shortage of water then charges would be as per the quantity.

II. Charges for use of Tugs

Sl. No.	Description	Rate per hour or part thereof (Inclusive of fuel and lubricants)	
		Coastal Vessels (In Rs.)	Foreign-going Vessels (In US \$)
(i).	Tug used for operation other than for assisting berthing, Unberthing, shifting and towage of vessels within Port limits	12288.97	361.52550

PART-II – CARGO RELATED CHARGES
SECTION A – WHARFAGE CHARGES

I. BULK CARGO

Sl.No.	Particulars of Commodities	Units	Rate for Import and Export (In Rs.)
I. Bulk Cargoes			
1.	Acids of all kinds	Metric Tonne	67.50
2.	Animal Products		
	(a). Hides & Skin	Metric Tonne	30.00
	(b). Bone and Bone Meal	Metric Tonne	15.00
3.	Arms, Ammunition, Explosives and Defence Stores	Metric Tonne	60.00
4.	Asbestos		
	(a). Asbestos, unmanufactured	Metric Tonne	18.00
	(b). Asbestos, manufactured	Metric Tonne	22.50
5.	Alumina (Bulk)	Metric Tonne	30.00
6.	Carbon Black Feedstock	Metric Tonne	45.00
7.	Caustic Soda	Metric Tonne	45.00
8.	Cement Clinker, Cement & Cement Products	Metric Tonne	30.00
9.	Coal, Firewood, Coke/Charcoal	Metric Tonne	30.00
10.	Construction Materials like Sand, Bricks, Tiles, Lime, Clay, etc	Metric Tonne	9.00
11.	Cotton		
	(a) Raw Cotton and Cotton Yarn	Metric Tonne	45.00
	(b) Cotton Waste	Metric Tonne	9.00
12.	Fertilizers & Fertilizer Raw Materials including Sulphur, Rock Phosphates, Manures and other chemicals	Metric Tonne	27.00
13.	Foodgrains other than Rice & Wheat, Oil Seeds, Cereals, Pulses including Food	Metric Tonne	22.50
14.	Fruits, Nuts including Raw Cashew, Tapioca, Coconut, Copra, Tamarind Seeds etc.		
	(a). Fruits and Vegetables including Coconut and Onions	Metric Tonne	18.00
	(b). Nuts of all sorts and not otherwise specified	Metric Tonne	36.00
15.	Jute and Jute Products, Coir and Coir Products	Metric Tonne	15.00
16.	Granite & Marbles		
	(a). Blocks (undressed)	Metric Tonne	15.00
	(b). Dressed, sculptured or engraved	Metric Tonne	30.00
17.	Liquid Cargo		
	(a). Mono Ethylene Glycol	Metric Tonne	45.00
	(b). Other Liquid Cargo	Metric Tonne	45.00

Sl.No.	Particulars of Commodities	Units	Rate for Import and Export (in Rs.)
18.	Logs, Timber, Wood, Bamboos, etc.		
	(a). Unprocessed	Metric Tonne	22.50
	(b). Processed such as Boards, Poles, Plywood etc.	Metric Tonne	30.00
	(c). Wood Pulp	Metric Tonne	37.50
19.	Molasses	Metric Tonne	30.00
20.	Phenol	Metric Tonne	52.50
21.	Metals (All), Metal Products, Pig Iron, Sponge Iron, Hot Briqueted Iron & Scrap, etc.	Metric Tonne	30.00
22.	Pig Iron	Metric Tonne	26.25
23.	Oil Cakes, Fodder, Bran, Cattle Feed, etc.	Metric Tonne	24.00
24.	Paper		
	(a). Paper of all kinds other than Waste Paper	Metric Tonne	37.50
	(b). Waste Paper	Metric Tonne	22.50
25.	Rubber and Rubber Products		
	(a). Rubber-Raw	Metric Tonne	22.50
	(b). Rubber-Manufactured	Metric Tonne	37.50
26.	Salt	Metric Tonne	4.35
27.	Sugar	Metric Tonne	37.50
28.	Synthetic Resin	Metric Tonne	37.50
29.	Metallurgical Coke	Metric Tonne	45.00
30.	Liquefied Petroleum Gas	Metric Tonne	125.00
31.	Rice	Metric Tonne	30.00
32.	Wheat	Metric Tonne	30.00
33.	Limestone	Metric Tonne	9.60
34.	Liquid Ammonia	Metric Tonne	99.00
35.	Goods not otherwise specified elsewhere	Metric Tonne	30.00
36.	All live Animals, Birds & Reptiles	Each	7.50
37.	Baggage and personal effects not accompanying bonafide passengers	Per 50 Kgs or part thereof	3.00
Note: The wharfage charges on phosphoric acid when handled in stream, will be 50% of the wharfage prescribed under item no - 1			
II. Mineral Oils / POL Products			
1.	(a) All items with flash Point of 76° F (24.44° C) & above including Diesel Oil, Furnace Oil, Fuel Oil, Aviation Turbo Fuel and items not specified herein, except kerosene.	Metric Tonne	70.00
	(b) Kerosene		50.00
2.	(a) All items with flash point below 76° F (24.44° C) including Aviation Spirit, Benzene, Petrol, Gasoline, Motor Spirit and items not specified herein except Petroleum Coke.	Metric Tonne	99.00
	(b) Petroleum Coke		24.00

III. Mineral Ores and Pellets (Other than Berth No. 9 - MOHP)

Sl. No.	Class of Vessel	Position at Berth			Position in Stream / Overide		
		Iron Ore	Iron Ore Pellets	Other ores & Pellets	Iron Ore	Iron Ore Pellets	Other ores & Pellets
		Rate per tonne (In Rs.)			Rate per tonne (In Rs.)		
1.	Upto 30,000 DWT	9 40	11 20	13.15	5.80	7 60	8.50
2.	Above 30,000 DWT but below 1,00,000 DWT	9 40	11.20	13 15	6 70	8.50	9 40
3.	1,00,000 DWT & above	9 40	11 20	13.15	7.60	9 40	11.20
4.	(i). Perlite Ore			14.80			14.80
	(ii) Ferrous metallurgical residue (oxide fine)			11.20			11 20
	(iii). Manganese Ore and Ferro-manganese Ore			9 40			9 40
5.	Iron Ore pellets (handled by barges for coastal traffic)		16 60				

Notes to Section A – I, II, and III

- The weight to be charged shall be subject to a minimum of 50 Kgs. The Fraction shall be rounded off to the next higher multiple of 50 Kgs.
- Goods landed on the quay wall with a declaration made within 24 hours after their arrival or within 48 hours when the day of unloading is a port holiday that they are intended for transshipment for other ports, such goods being despatched within one month from the date of landing. At two thirds (2/3) of respective wharfage rates for each operation
- Goods from vessels, which being alongside the landing place, transhiped into a lighter or vice versa without their being passed over the landing place. At 75% of the wharfage rates.
- The Bulk items handled in small lots of less than one metric tonne shall attract wharfage at advalorem rate as in the case of break bulk commodities (Items not specified elsewhere – Exports and Imports as the case may be.)
- Wharfage on all the commodities, other than Ores and Pellets, when handled in stream, shall be charged at 60% of the rates applicable at Berth.

IV. Break Bulk Cargo

Sl. No.	Particulars of Commodities	Units	Rate (in Rs.)
	<u>EXPORTS</u>	Advalorem % on FOB value	
1.	Frozen shrimps/fish and reefer cargo		0.02
2.	Alumina		0 40
3.	Machinery, spares, accessories and appliances.		0 20
4.	Handicrafts		0 30
5.	Glass and Glassware		0.15
6.	Liquor (IMFL)		0.30
7.	Items not specified elsewhere		0 20
	<u>IMPORTS</u>	Advalorem % on CIF value	
1.	Machinery, spares accessories and appliances		0.20
2.	Coal Tar Pitch (Asphalt, Bitumen, Creosote pitch, Tar, etc.)		0 20
3.	Veneer		0.25
4.	Items not specified elsewhere		0.20
Note: The Bulk items handled in small lots of less than one tonne would attract wharfage at Advalorem Rates. The Rates shall be as shown against items not specified elsewhere as mentioned above under Exports and Imports as the case may be.			

V. Iron Ores and Pellets Handling Charges (Exported through MOHP at Berth no. – 9)

Sl. No.	Description of Goods	Import/Export Rate per yonne or part thereof (In Rs.)	
A.	Iron Ore	64.80	
B.	Iron Ore Pellets	69.29	@
		122.30	#

Notes:

- 50% of the handling charges shall be payable before the cargo is received for unloading and balance 50% of the handling charges will become payable before the shipment of the cargo
- In addition to the above handling charges, minimum surcharge shall be leviable @ Rs.4.50 per tonne, subject to rebate for the plot allottees holding the plot for a minimum period of 1 year from the start of each operational year on the following pattern.

On Achieving a level of turnover	Rate of rebate allowed per 1000 kg or part thereof (In Rs.)
8.75 times the normal plot capacity	1.00
9.00 times the normal plot capacity	2.00
9.25 times the normal plot capacity	3.20
9.50 times the normal plot capacity	4.50

- 'Operational Year' means the period of 12 months beginning with the 1st day of October and ending with 30th September of the following calendar year.
- Rebate to the plot allottee will be paid in two installments as indicated below:
 - On the expiry of the first eight months of the operational year, an interim payment of rebate limited to 75% of the amount admissible under note (2) on the turnover actually achieved during this period shall be paid
 - On the completion of the operational year the rebate admissible on the total turnover during the year shall be paid after adjusting the interim payment made, if any, as per note 4. (i) above
- @ (i). The rate of Rs.69.29 per tonne or part thereof shall be leviable during the period June to August each year for handling Iron Ore pellets.
- # (ii) The rate of Rs.122.30 per tonne or part thereof shall be leviable during the fair season beginning from September to May for traffic of iron ore pellets through the port.
- The charges for primary loading and topping of iron ore through transhippers shall be collected from the transhipper vessel owners @ Rs.5.40 per tonne and Rs.2.70 per tonne respectively

(The rates as agreed upon by both the parties through consent terms before the Hon'ble Supreme Court of India during September 1996).

SECTION - B - CONTAINER HANDLING CHARGES**I. Consolidated charges for handling containers and containerized cargo**

	Rate per container (in Rs.)	
	20'	40'
Loaded container	1000.00	2000.00
Empty container	100.00	200.00

II. Storage Charges

Sl. No.	Period	Rate Per container per day or part thereof.	
		Coastal Vessels (In Rs.)	Foreign-going Vessels (In US\$)
1	For the first 30 days		
	- upto 20 ft. (TEU)	6.94	0.143
	- above 20 ft. (FEU)	10.39	0.214
2	The above rates shall be increased by :		
a)	From 31st day to 45th day	: 50%	
b)	From 46th day to 60th day	: 75%	
c)	From 61st day to 90th day	: 100%	
d)	From 91st day & onwards	: 200%	

III. Electricity charges for reefer containers

Description	Rate per 8 hour or part thereof (in Rs.)
Charges for supply of electricity per reefer container-	
(a). Container of length upto 20'	278.00
(b). Container of length above 20'	308.00

Notes:

1. There shall be no shifting charge for shifting of containers due to reasons not attributable to the users.
2. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following condition:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

SECTION - C - STORAGE CHARGES FOR SHEDS, WAREHOUSES & WHARVES**I. Storage sheds and Transit sheds**

Sl. No.	Description	Rate per 10 m ² or part thereof per 10 days or part thereof (in Rs.)
1.	Rent for shed space occupied in insured sheds.	300 00
2.	Rent for shed space occupied in non-insured sheds.	225 00

Notes:

1. Penal rent shall be leviable on shed space occupied in addition to normal rent specified under items 1 and 2 at the following rates after allowing free days.

	PERIOD	IMPORT CARGO	EXPORT CARGO
(a).	31st day to 40th day	25%	-
(b).	41st day to 50th day	50%	-
(c).	51st day to 60th day	75%	-
(d).	61st day to 70th day	100%	25%
(e).	71st day to 80th day	100%	50%
(f).	81st day to 90th day	100%	75%
(g).	91st day and above	100%	100%

2. (i). Following free days shall be allowed while charging rent in respect of storage sheds and Transit sheds as mentioned at items 1 and 2 above for each shipment. The free days shall exclude Sundays, custom notified holidays and Port's non-operating days and the period of storage shall be reckoned from the actual day of receipt of goods or the day of allotment of space

Free days : Import - 03 days
Export - 07 days

(ii). The shipment for this purpose shall be taken to mean each lot in case the cargo is stacked in more than one lot.

(iii). "Day" for the purpose of free days shall be reckoned from 7.30 a.m. to 7.30 a.m. following.
3. Payment of penal rent is exempted during monsoon period. The monsoon period being defined as the period from 1st June to 31st August.
4. The applicant shall conform to all safety measures as prescribed in the Dock Safety Regulations.
5. The applicant shall be solely responsible for any damage caused to person and/or Port property.
6. The rentals shall be deposited in advance on the basis of shipment at the Central Documentation Centre (CDC) of the Port by self-assessment, which will be adjusted against the actual bills.
7. The cargo stored in port sheds on rental basis will be at the risk and responsibility of the shipper/exporters/importers.

II. Ground rent / Demurrage

Sl. No.	Description	Rate per 50 kgs. or part thereof per day (In Rs.)
1.	Ground rent for explosives or other dangerous goods:	
	- Over 6 to 10 days	12.50
	- Over 11 to 15 days	15.00
	- Beyond 15 days	20.00

Notes:

1. The weight to be charged shall be subject to a minimum of 50 Kgs. To be rounded off to the next higher multiple of 50 Kgs.
2. Free days under item (B) shall be reckoned as 6 working days excluding Sundays, Customs notified holidays and Port's non-operating days after complete discharge of vessels cargo or the day when the last package was discharged.
3. "Day" for the purpose of free days shall be reckoned as from 7.30 a.m. to 7.30 a.m. following.

SECTION D- CARGO HANDLING LABOUR CHARGES

SL. No.	Cargo	Average output per hook per vessel	Rate per tonne (In Rs.)
I. STEVEDORING			
1.	Pellets/Ores/Lumpy/Fines/Manganese/Lime Stone/Pig Iron by grabs	Upto 250 tonnes 251 to 500 tonnes 501 to 750 tonnes 751 to 1000 tonnes 1001 to 1250 tonnes 1251 and above	80.00 65.00 45.00 36.00 32.00 28.00
2.	Lumpy/Ore/Fines/Pellets by net Slings	Upto 200 tonnes 201 to 250 tonnes 251 and above	110.00 92.00 78.00
3.	Coal/Coke by net Slings	Upto 150 tonnes 151 to 200 tonnes 201 and above	140.00 110.00 92.00
4.	Coal/coke/Met/R P Coke by grabs	Upto 250 tonnes 251 to 500 tonnes 501 to 750 tonnes 751 to 1000 tonnes 1001 and above	88.00 60.00 40.00 30.00 25.00
5.	Fertilizers/Foodgrains by grabs	Upto 350 tonnes 351 to 450 tonnes 451 to 550 tonnes 551 and above	107.00 90.00 72.00 65.00
6.	Fertilizers/Foodgrains with Slings and pay loader/JCB	Upto 200 tonnes 201 to 300 tonnes 301 to 400 tonnes 401 and above	130.00 110.00 90.00 75.00
7.	Fertilizers/foodgrains by net Slings	Upto 120 tonnes 121 to 150 tonnes 151 and above	200.00 175.00 140.00

SL. No.	Cargo	Average output per hook per vessel	Rate per tonne (in Rs.)
8.	Bagged cargo fertilizer/sugar/foodgrains (including stacking in the hatch)	Upto 120 tonnes 121 to 150 tonnes 151 and above	190.00 160.00 125.00
9.	Scrap by grabs	Upto 150 tonnes 151 to 250 tonnes 251 to 350 tonnes 351 and above	150.00 120.00 90.00 80.00
10.	Bauxite	Upto 500 tonnes 501 to 750 tonnes 751 to 1000 tonnes 1001 and above	60.00 43.00 35.00 32.00
11.	Alumina/C.P. coke in Jumbo bags to sling and open the bags in the hold	Upto 150 tonnes 151 to 200 tonnes 201 to 250 tonnes 251 to 300 tonnes 301 and above	130.00 115.00 105.00 95.00 85.00
12.	Alumina/C.P. coke in Jumbo bags	Upto 150 tonnes 151 to 200 tonnes 201 to 250 tonnes 251 to 300 tonnes 301 and above	118.00 115.00 100.00 85.00 75.00
13.	H.R. Coils/Steel Slabs by slings	Upto 350 tonnes 351 to 500 tonnes 501 to 750 tonnes 751 to 1000 tonnes	70.00 60.00 50.00 45.00
II. SHORE OPERATIONS			
14.	Loading/Unloading of Steel Slabs and coils at R & D Yard/Open Plot.	Upto 350 tonnes 351 to 500 tonnes 501 to 750 tonnes 751 to 1000 tonnes	15.00 14.00 13.00 12.00
15.	Loading/Unloading of Alumina/C.P. Coke jumbo bags in sheds / open plot	Upto 120 tonnes 121 to 150 tonnes 151 to 180 tonnes 181 and above	30.00 26.00 24.00 22.00
16.	Bagged Cargo Loading/Unloading of Fertilizers/ Sugar / Foodgrains etc , into / from trucks/wagons in the shed (one operation)	Upto 120 tonnes 121 to 150 tonnes 151 and above	70.00 60.00 50.00
17.	Bagged Cargo (loading in trucks in the shed and for placing on net slings at berths) (two shore operations)	Upto 120 tonnes 121 to 150 tonnes 151 and above	140.00 120.00 100.00
III. CONTAINER HANDLING			
18.	Stuffing/de-stuffing from Fishing Trawler	(Average output per hook per trawler) Upto 3 TEUs 4 to 6 TEUs 7 TEUs and above	11000.00 1000.00 2000.00
19.	Containers loading/unloading from/into vessels	Upto 30 boxes 31 Boxes and above	500.00 per box subject to a minimum of Rs 12000/- 400.00 per box

SL. No.	Cargo	Average output per hook per vessel	Rate per tonne (in Rs.)
20.	Containers Stuffing/de-stuffing (manual)	Upto 3 TEUs 4 to 6 TEUs 7 TEUs and above	6400.00 1600.00 1200.00
21.	Container Stuffing/de-stuffing (with forklift)	Upto 3 TEUs 4 to 6 TEUs 7 TEUs and above	3200.00 800.00 500.00
22.	Containers Stuffing/ de-stuffing (Personal effects)	Upto 3 TEUs 4 to 6 TEUs 7 TEUs and above	4000.00 1000.00 800.00

Notes:

1. The average output per hook / shift per vessel shall be arrived as follows:

- (i). The tonnage as per Bill of Lading shall be divided by the number of hooks employed for the vessel to determine the tonnage per hook for the vessel.
- (ii). In the case of shore operations the shift-wise tonnage as per tally sheet based on the lorry / railway / packing list will be the basis for billing.
- (iii). The fraction of output below 0.5 shall be ignored and 0.5 and above shall be rounded off to the next higher tonne.

PART - III
SECTION - A - ESTATE RENTALS

I. Rent on plots

Sl. No.	Description	Rate per 10 sqm. or part thereof for a period of 10 days or part thereof (in Rs.)
1.	Rent on plots for storing merchandise.	
	- At Mormugao harbour Vasco (excluding Baina), Vasco bay foreshore continuous to Vasco Bay, land adjacent thereto at general Wharf level.	84.00
	- At Mormugao, Headland slopes and Baina.	58.67
	- For land beyond Mormugao Municipal limits.	14.67
2.	Penal rent for storage of merchandise in excess of 60 days (rounded off to the nearest rupee) in addition to normal rent as above.	The rent for the period of six months calculated at twice the rate indicated under items I, II & III above, in addition to normal rent shall be levied.
	- 61st day to 120 days	30% of the rates
	- 121st day to 180 days	50% of the rates
	- Beyond 180 days	100% of the rates

II. Licence fee on port land for office building and other structures

Description	Rate per 10 sqm. or part thereof per calendar month or part thereof (In Rs.)
Licence fee on Port land for maintaining office Buildings and other structures.	
- At Mormugao Harbour and Vasco at general Wharf level.	292 00
- Mormugao Headland slopes and Baina.	232 00

Notes:

1.

In case the land is used for building structures for residential purpose, for which approval of the Board is to be obtained, the rate at Mormugao Harbour (MRH) and Vasco at general Wharf level - Rs. 292.00 per 10 sq.m. or part thereof per calendar month or part thereof.

2

In case the land is licensed for building structures for residential purpose, for which approval of the Board is to be obtained, the rate at Mormugao, Headland slopes and Baina - Rs 232 00 per 10 sqm or part thereof per calendar month or part thereof

III. Charges for occupation of foreshore land

Sl. No.	Description	Rate (In Rs.)	Unit
1.	For the purpose of carrying out launch/barge repairs or any other industry at Vasco bay.	250.00	Per 10sq.m. or part thereof per calendar month or part thereof
2	For locating barge building/repair workshop or any other industry beyond Vasco Bay upto the Port limits.	43.50	- do -
3.	Licence fee for utilisation of the area falling within the regulatory limits of the Port. - For commercial purpose. - For non-commercial purpose.	30.00 20.00	Per sq.m. subject to minimum of Rs.10000/- once in respect of one utilisation. Per sq.m. subject to minimum of Rs.2000/- Once in respect of one utilisation.

IV. Way leave charges

Sl. No.	Description	Rate per 10 sqm. or part thereof per calendar month or part thereof (In Rs.)
1.	Way leave charges for areas at Mormugao Harbour, Vasco da Gama	300 00
2	Way leave charges for areas at Mormugao Headland slopes and Baina	100 00
3.	Way leave charges for land beyond Mormugao Municipal Limit	25.00

Notes:

1.

Area for this purpose shall be arrived at taking into account the external diameter of the pipeline plus 30 (thirty) centimeters as working space as the width and length of the pipeline

SECTION - B - RAILWAY WORKINGS

Sl. No.	Description	Rate (in Rs.)	Unit
1.	Haulage in Trunk railway wagons	2.88	Per quintal
Notes : <p>(i). Charges will be leviable on the actual weight carried or the carrying capacity of the wagons whichever is greater.</p> <p>(ii). The goods should normally be loaded or off-loaded by the owners. If the loading or off-loading is performed by the board at the request of the party, handling charges at the rate of Rs 5 40/- per quintal or Rs 90 /- per man shift or part thereof whichever works out higher shall be leviable in addition to the haulage charges specified as above.</p> <p>(iii). The Mormugao Port Railway reserves to itself the right to unload and load goods which the owner should, but fail to unload or load within six working hours of the wagons having been placed in position and to charge the party at the rates, in which the obligation of loading or unloading falls on owners of goods, the risk attending these operations must be borne by the owners whether such loading or unloading is done by them or by the railways.</p>			
2.	Terminal charges	Share of MOPT, the rates as sanctioned by the Railway Board from time to time	
3.	Shut out charges	81.00	per wagon per day
4.	Shunting into and out of oil installations.	1370.00	per half hour or part thereof.

SECTION - C - SUNDRY CHARGES

I. Hire of cargo handling equipment

Sl. No.	Description	Rate (In Rs.)	Unit
1	Charges for the use of forklifts		
	- Yale/voltas-3 tonnes	518.75	Per hour or part thereof.
	- Yale/voltas-2 tonnes	462.50	Per hour or part thereof.
2	Pingulay Mobile Crane-30 tonnes*	12750.00.	Per day shift of 8 hours
		1593.75	Per hour or part thereof.
		6375.00	Minimum charges per requisition.
	* See at Sl. No. 5 below.		
3	Wharf Cranes: For specific applications of cranes on request other than for Cargo operations by ships at berth.		
	a) Any electric crane upto 6 tonnes	525.00	Per shift.
	b) - do -	331.25	Per half shift.
	c) - do -	212.50	During recess period
	d) Use of crane for single lift if crane is working at particular site.	68.75	Per lift
4	8 tonnes ESCORTS*	2125.00	Per day shift of 8 hours.
		268.75	Per hour or part thereof.
		1060.00	Minimum charges per requisition.
	* See at Sl. No. 5 below.		

Sl. No.	Description	Rate (in Rs.)	Unit
5	3 tonnes ESCORTS crane *	1375.00 175.00 693.75	Per day shift of 8 hours. Per hour or part thereof. Minimum charges per requisition.
	* Overtime charges shall be payable as additional 10% on charges payable on Sl. Nos. 2,4,&5.		

A. Notes:

- 1st shift is calculated (standard time) from 7.30 to 12.30 hours & 13.00 to 16.00 hours.
- 2nd shift is calculated from 15.30 to 20.30 hours and from 21.00 to 24.00 hours.
- 3rd shift is calculated from 23.30 to 3.30 hours and from 4.00 to 8.00 hours.
- The period prior to the recess or the period after the recess during any of the three shifts will be considered as half-shift.
- Recess period is reckoned from:
12.30 hours to 13.00 hours during the 1st shift.
20.30 hours to 21.00 hours during the 2nd shift.
03.30 hours to 04.00 hours during the 3rd shift.

B. PROCEDURE FOR REQUISITION AND CANCELLATION OF CRANES:

- Requisition for cranes required for work for the 1st shift on the following day should be submitted to the wharf office not later than 16.00 hours on the day prior to that on which the cranes are required.
- Requisition for cranes required for 2nd and 3rd shift on the same day should be submitted to the wharf office not later than 12.00 hours on the same day.
- Requisition for cranes required for work on Sunday and Holiday (all shifts) and the 1st shift of the day following a Sunday or a Holiday should be submitted on the Saturday or the day preceding the holiday not later than 16.00 hours.
- Cancellation for cranes requisitioned for the 1st shift will be accepted upto 20.00 hours on the previous day but before commencement of the 1st shift will be charged half shift charges.
- Cancellation for cranes requisitioned for the 2nd and 3rd shift on all days including Sunday and Holidays will be accepted upto 3 hours before commencement of the 2nd and 3rd shift will be charged half shift charges.

II. Hire of Machinery, Equipment and Miscellaneous Rates.

Sl. No.	Description	Rate (in Rs.)	Unit
1	Hire of Jacks	56.25	Per jack per day or part thereof.
2	Hire of hydraulic hacks	100.00	Per jack per day or part thereof
3	Hire of Gangways	20.00	Per gang-way per day or part thereof
4	Hire of air compressor*	1562.50 150.00 87.50	Per day of 24 hours. For each occasion not exceeding two hours. For each additional hours or part hereof
5	Hire of portable electric welding plant	812.50	For each occasion not exceeding two hours.

Sl. No.	Description	Rate (In Rs.)	Unit
6.	Hire of Road Roller**	812.50 87.50	Per working day of 8 hours and thereafter. For every additional hour
7.	Hire of Concrete Vibrator**	362.50 100.00 100.00 18.75	Per working day of 8 hours with operator and thereafter. For every additional hour Per working day of 8 hours without operator and thereafter For every additional hour
8.	Hire of Concrete Mixer **	437.50 81.25	Per working day of 8 hours and thereafter. For every additional hour.
9.	Hire of Tar Boiler **	437.50 62.50	Per working day of 8 hours and thereafter. For every additional hour
10.	Reach Stacker #	12375.00 465.00	Per Shift of 8 hours Per Move
11.	Bull Dozer*	6562.50 656.25 3375.00	Per day shift of 8 hours and thereafter Per hour or part thereof. Minimum charges per requisition
12.	Supply of electric energy	4.25	Per unit (Rates would be modified as notified by Govt Or Goa from time to time)
13.	Entry of Trucks (including oil and water tankers) in Harbour area.	31.25	Per vehicle per each entry

Notes:

* Overtime charges shall be levied as additional 10% on charges payable.

** Do not include fuel, lubricants and all other accessories such as cotton waste etc., which will have to be supplied by the hirer. Only approved fuel and lubricants to be used.

It is mandatory to use only the Port's Reach Stacker subject to its availability to the hirer for operations. Incases when the Reach Stacker though requisitioned but could not be spared by the MOPT for reason like maintenance, overhaul repairs, non-availability because of being hired by another party etc. as certified by the authorized officer of the MOPT, private equipment will be allowed to be used for operations

III. HIRE OF FLOATILLA

Sl. No.	Description	Rate (in Rs.)	Unit
1.	Launches (For transporting personnel provisions, spares, etc.)	12000.00 6500.00 1750.00	Per Shift of 8 Hrs. Minimum charges per requisition for 4 hrs For every additional hour or part thereof
2.	Launch (For Survey Work)	24340.00 12500.00 3250.00	Per Shift of 8 Hrs. Minimum charges per requisition for 4 hrs For every additional hour or part thereof
3.	Dumb Barge (For Buoy Mooring work, etc.)	24400.00 12500.00 3250.00	Per Shift of 8 Hrs Minimum charges per requisition for 4 hrs For every additional hour or part thereof
4.	Dumb Barge (For transporting goods, slops, etc)	13650.00 7000.00 1850.00	Per Shift of 8 Hrs. Minimum charges per requisition for 4 hrs For every additional hour or part thereof

Notes:

Rates are inclusive of fuel and lubricants.